Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB's), Haftungs- und Betriebsreglement der Fliegerschule Birrfeld AG

Zur besseren Lesbarkeit wird in den AGB's das generische Maskulin verwendet. Die Formulierungen beziehen sich auf alle Geschlechter.

1 Gültigkeit des Reglements

1.1 Dieses Reglement findet für alle fliegerischen Tätigkeiten der Fliegerschule Birrfeld AG (mit Ausnahme der Maintenance) Anwendung und ersetzt alle früheren Versionen.

1.2 Durch die Reservation und die Übernahme eines Flugzeugs der Fliegerschule Birrfeld AG erklärt sich der Pilot mit diesen allgemeinen Geschäftsbedingungen einverstanden.

2 Allgemeines

2.1 Die Benutzung des Flugmaterials der FSB AG steht allen Piloten offen, die im Besitze der entsprechenden und gültigen Ausweise des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) oder eines vom BAZL anerkannten ausländischen Ausweises sind, von der FSB zum Flugbetrieb zugelassen wurden und gegen die keine Sperrung durch Funktionäre der FSB AG ausgesprochen wurde.

2.2 Vor der erstmaligen Aufnahme der Flugtätigkeit im Rahmen der FSB AG hat sich der Pilot an der Rezeption (AIS) schriftlich anzumelden. Motorflieger (SEP und TMG rating) haben vor Antritt ihrer Flugtätigkeit eine unverzinste Kaution von CHF 1'000.- zu leisten.

2.3 Der Flugbetrieb der FSB AG wird nach den gesetzlichen Vorschriften und den Richtlinien des BAZL und der EASA durchgeführt. Jeder Pilot hat sich vor Antritt eines Fluges selbst über diese Bestimmungen in der aktuell gültigen Form zu orientieren.

2.4 Für Platzvolten und alle anderen Weisungen zum Flugplatz Birrfeld wird auf das AIP Schweiz als rechtlich bindende Grundlage verwiesen. Die Richtlinien und Weisungen zur Benutzung der Flugzeuge der Fliegerschule Birrfeld sind im FlyDrive des Airmanager publiziert.

2.5 Mietbeginn und Mietende sind ohne anderslautende Vereinbarung mit der Flugschulleitung immer auf dem Flugplatz Birrfeld. Allfällige der FSB entstehende Kosten für einen Rücktransport des Flugzeuges ins Birrfeld werden dem Mieter vollumfänglich verrechnet.

2.6 Die Bestimmungen zur Verminderung des Fluglärms sind strikte einzuhalten.

2.7 Den Anordnungen der Flugplatzfunktionäre ist uneingeschränkt Folge zu leisten.

2.8 Die Fliegerschule Birrfeld verwendet für die Abwicklung ihrer Flüge das System AirManager von Airtraining GmbH. Die Verwendung des Systems ist für alle Flüge obligatorisch und bedingt die Identifikation über eine **persönliche E-Mailadresse.** Eine Vermietung ohne Identifikation per E-Mail ist nicht möglich. Der Rechnungsversand erfolgt ebenfalls elektronisch an diese E-Mailadresse. Die Unterlagen zur Bedienung des Systems befinden sich auf der Webpage, im Airmanager (Flydrive) und sind an der Rezeption (AIS) erhältlich.

3 Kontroll- und Checkflüge (vormals Weisung 1-04)

3.1 Eine Benutzung von Motorflugzeugen oder Motorseglern der FSB AG ist nur zulässig, wenn kein **Trainingsunterbruch** vorliegt und der Pilot einen gültigen **Jahres-Checkflug** vorzuweisen hat.

3.2 Nach einem **Trainingsunterbruch** auf dem entsprechenden Flugzeugmuster (gemäss Einteilung der FSB) wird von Piloten ein Checkflug mit einem Birrfelder Fluglehrer der SwissPSA (Motorflugzeuge) oder der FSB (Motorsegler) verlangt. Diese Bedingung ist integraler Bestandteil unseres Haftpflicht- und Kasko-Versicherungsvertrags.

Ein Trainingsunterbruch liegt vor, wenn kein Flug als PIC erfolgt ist:

- Bei Flugerfahrung weniger 100h — nach 3 Monaten
- Bei Flugerfahrung 100 – 500h — nach 6 Monaten
- Bei Flugerfahrung >500h — nach 9 Monaten
- Bei höheren Ausweisen (CPL, ATPL, FI) — jährlich

Als separate Flugzeugmuster gelten:
DV20 Katana // C172 Cessna // P28A-161 & -181 Cadet, Warrior, Archer // P28R Arrow // DR40 Robin // SF25 Falke // HK36 Dimona.

Auch Flüge auf Fremdflugzeugen derselben Muster (nicht FSB) werden berücksichtigt.

3.3 Alle 12 Monate ist ein durch einen Birrfelder Fluglehrer der SwissPSA (Motorflugzeuge) oder der FSB (Motorsegler) bestätigter **Jahres-Checkflug** nachzuweisen. Die Flüge sind nicht als Piloten-Qualifikationen zu verstehen, sondern dienen den Piloten als Auffrischung und sollen einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn erzeugen. Diese Flüge haben einer der nachstehenden Bedingungen zu entsprechen:

a) Jahres-Checkflug der FSB oder ansässiger Fluggruppen auf dem Birrfeld: Minimalprogramm mit Aus- und Einflug mit drei Landungen, Flugzeit ca. 25 Minuten, das Programm wird vorgängig abgesprochen (Briefing und Debriefing).

b) Ausbildungs- und Weiterbildungsflüge mit einem Fluglehrer der FSB die mindestens den Umfang von a) enthalten.

c) Checkflug zum Aufrechterhalten des Ratings nach EASA-Richtlinien oder zum Erhalt von höheren Ausweisen, der mindestens den Umfang von a) enthält.

Gleichwertige Flüge, die bei einer anderen Schule durchgeführt wurden, können auf Antrag und fallweise durch den Geschäftsleiter ebenfalls als Jahres-Checkflug anerkannt werden, insbesondere bei Inhabern höherer Ausweise.

3.4 Zum Fliegen anderer als bisher geflogenen Flugzeugtypen bedarf es einer Einweisung (Familiarisation) oder Unterschiedsschulung (Difference Training) gemäss EASA part-FCL.710.

3.5 Für Neukunden der FSB ist die Absolvierung einer Platzeinweisung obligatorisch, um die Eigenheiten des Birrfeld kennen zu lernen und selbständig sowie sicher weiter zu fliegen.

4 Allgemeine Bestimmungen für alle Piloten

4.1 Der Pilot ist verantwortlich für:

- die sorgfältige Vorbereitung seines Fluges und das Einholen allfälliger notwendiger Bewilligungen. Für spezielle FIüge (Kunstflug usw.) ist die Bewilligung des Flugplatzchefs oder einem seiner Stellvertreter einzuholen.
- Die Prüfung des TechLogs (AirManager) mit den Einträgen (CRS = Release; Hold-Item List; allfällige Einschränkungen) und ob das Flugzeug für den geplanten Flug lufttüchtig ist.
- Für die Einhaltung der Lufttransportverordnung: bei Flügen mit Passagieren, von denen ein Entgelt entgegengenommen wird, ist ein Beförderungsschein pro Passagier und Flug auszufüllen. Ein Exemplar ist dem Passagier auszuhändigen und ein Exemplar im AIS zu hinterlegen (siehe LTrV Art. 5).
- Die Erfüllung der im jeweiligen Land gültigen Vorschriften bezüglich Bordausrüstung. Allfällige Unkosten aus Nichterfüllung der länderspezifischen Vorschriften, für wie beispielsweise für Rückführungsflüge, gehen zu Lasten des Piloten.
- Die Erfüllung aller auf fremden Plätzen notwendigen Formalitäten und Vorschriften, insbesondere Zollvorschriften (Zollflugplätze der EU, die Flugzeuge der FSB AG sind nicht in der EU verzollt);
- die korrekte Parkierung und Sicherung des Flugzeuges auf allen Plätzen;
- die Haftung für allfällige Schäden, die durch das Flugzeug verursacht werden und nicht durch die Haftpflichtversicherung des Flugzeuges gedeckt sind.

4.2 Alle Bordakten der FSB-Flugzeuge sind in einer blauen Mappe im Flugzeug zusammengefasst. Der Pilot überprüft bei der Übernahme vor seinem Flug, dass diese Akten vollständig und noch gültig sind.

4.3 Die Flugzeuge sind nach den gültigen Betriebsvorschriften (AFM) zu bedienen. Allfällige Schäden aus Zuwiderhandlung gehen vollumfänglich zu Lasten des Piloten.

4.4 Für jeden Flug ist eine Reservation vorzunehmen und das Flugzeug vor Antritt des Fluges zu übernehmen. Mit dieser Handlung überlässt die FSB das Flugzeug zur Nutzung dem Mieter, Schüler oder Fluglehrer.

4.5 Vor jedem Flug oder einer Reihe von FIügen ist ein vollständiger Outside-Check durchzuführen. Allfällig festgestellte Schäden oder fehlende Bestandteile (Dokumente, Abdeckungen, Messstäbe, Deichseln), müssen bei der Übernahme des Flugzeugs im AirManager (TechLog) bzw. an der Reception gemeldet werden.

4.6 Das Mietobjekt ist vollständig und unbeschädigt zu retournieren. Allfällige Schäden oder Verluste sind bei der Rückgabe im Airmanager bzw. an der Rezeption zu rapportieren und fotografisch zu dokumentieren. Danach ist gemäss dem Merkblatt der Versicherung (im blauen Ordner) weiter vorzugehen. Die FSB behält sich vor, den verantwortlichen Piloten für Schäden und Verluste verantwortlich zu machen.

4.7 Flugzeuge der FSB müssen 30min vor HRH* (VFR-Manual RAC 4-4-1) gelandet sein. Als Ausnahme dürfen Flugzeuge bis HRH* operiert werden, wenn ein Fluglehrer der FSB an Bord ist.

5 Spezielle Bestimmungen für Motorflugpiloten (inkl. Motorsegler)

5.1 Jeder Flug (oder der erste Flug eine Serie aufeinander folgender FIüge) ist über das System Airmanager mittels einer *Departure Notifikation* **vor dem Flug** anzumelden.

5.2 Die Zuteilung der Flugzeuge erfolgt über das elektronische Reservationssystem gemäss den Reservationsregeln. Wir bitten alle Piloten um eine hohe Reservationsdisziplin. Diese dienen der Optimierung der Flugstunden auf den Flugzeugen und der Fairness unter den Piloten:

- Die Reservationszeit soll maximal das Doppelte der geplanten Flugzeit betragen (Ausnahme Ganz- oder Mehrtagesflüge);
- Mehrtagesflüge (ab 48h Reservationsdauer) sind vom Geschäftsleiter bewilligen zu lassen;
- Die Mindestflugzeit für ganztätige sowie mehrtägige Reservationen beträgt unter der Woche 2 Stunden, jedoch samstags/sonntags/feiertags je 3 Stunden pro Tag (für halbe Tage jeweils 1h / 1.5 h resp.).
- Beim Löschen von Reservationen vor dem Reservationsbeginn ist ein nachvollziehbarer Grund anzugeben, z.B. «Pilot krank», «Meteo im Birrfeld», «Meteo auf der Route». Die FSB wird diese Löschungen und Gründe statistisch auswerten.
- Reservierte Flugzeuge, die innert 15 Minuten nach Reservationsbeginn nicht abgeholt werden und keine Information erfolgt, werden vom Flugbetrieb (Rezeption, AIS) anderweitig zugeteilt, bzw. die Reservation gelöscht. Im Wiederholungsfalle wird 50% der Reservationszeit zu einem Drittel der anwendbaren Flugzeugmiete in Rechnung gestellt, maximal jedoch die Mindestflugzeit (siehe oben), mindestens der Betrag von CHF 50.-.
- Nach der Landung ist das Flugzeug im AirManager umgehend als zurückgebracht zu melden (via Check-In), damit der nächste Pilot das Flugzeug im System übernehmen kann.
- Der Geschäftsleiter kann in allen Belangen bei Bedarf Ausnahmen bewilligen.

5.3 Der Pilot ist verantwortlich, die Flüge so zu planen, dass keine Gefährdung für die Insassen und das Flugzeug besteht und während dieser Zeit keine Unterhaltsarbeiten fällig werden.

5.4 Der Pilot ist verantwortlich für korrektes Ausfüllen des elektronischen Flugbuches (Airmanager FlightLog), insbesondere der Eintrag der geflogenen Zeiten und der korrekte Zählerstand des Flight-Time Counters. Verpflichtend einzutragen sind alle Betankungsvorgänge (Birrfeld und auf Fremdplätzen) und das Nachfüllen von Öl mit den entsprechenden Mengen in Litern.

5.5 Der Pilot erfasst nach der vollständigen Landung eine Landemeldung in AirManager (Arrival Notifikation) mit der korrekten Anzahl Landungen (inklusive Touch-and-Go) und Durchstarts.

5.6 Für Treibstoffbezüge auf Fremdplätzen wird der aktuell im Birrfeld geltende Preis vergütet. Der Pilot trägt diese Bezüge unter *Fuel Uplift* direkt im AirManager FlightLog ein und lädt den entsprechenden Tankbeleg selbst ins System hoch.

5.7 Bei der Flugplanung ist gemäss EASA part-NCO für alle Unwägbarkeiten die „alternative course of action“ zu entwickeln, sei es bei Abweichungen:

- Nach dem Start (keine direkte Rückkehr möglich)
- En-route (ERA=*en-route Alternate*, Umwege durch Wetter, längere Dauer durch Gegenwind oder Performanceverluste, Holdings durch ATC, …)

- Bei der Landung (destination alternate, holdings).

Diese Faktoren sind bei der Fuelplanung angemessen als *Contingency Fuel* zu berücksichtigen. Diese Regelung gilt für alle Flugarten (Schule, Charter, Rundflug, Schleppflug, …).

5.8 Bei der Energieplanung (Fuel) des Fluges wendet die Fliegerschule Birrfeld AG (und die SwissPSA) die gesetzlichen Minima gemäss EASA part-NCO.OP.125 an. Nebst dem *Nominal Fuel* (geplanter Flug inkl. Taxi), dem *Contingency Fuel* (siehe Punkt 5.7) ist eine vorschriftsgemässe *Final Reserve* einzuplanen. Das Anbrauchen der *Final Reserve* gilt gemäss EASA bereits als Notfall (emergency) zu betrachten und ist mit Mayday zu melden.

5.9 Die Final Reserve ist gemäss OM (operations manual) der SwissPSA abhängig vom Flugvorhaben und den Bedingungen zu berechnen (für alle Flüge):

Aeroplanes			
Type of flight		**Minimum amount of fuel**	
		Condition	**Final Reserve Fuel / energy**
VFR day	Visual circuits	• taking-off and landing at the same aerodrome and always remaining in sight of that aerodrome • time to fly the number of visual circuits	• thereafter to fly for at least **10** minutes at maximum continuous cruise power at 1500 ft (450m) above the aerodrome
	En route flight and air exercise	• to fly to the aerodrome of intended landing; and/or • the time to complete the air exercise(s)	• thereafter to fly for at least **30** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination
VFR night	Visual circuits	• taking-off and landing at the same aerodrome • time to fly the number of visual circuits	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
	En route flight	• to fly to the aerodrome of intended landing	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
IFR	Destination alternate required	• to fly to the aerodrome of intended landing and to an alternate aerodrome	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
	No destination alternate required	• to fly to the aerodrome of intended landing	

5.10 Für alle Flüge ist eine Mass- and Balanceberechnung obligatorisch zu erstellen zwecks Sicherstellung, dass kein Flug mit einem Gewicht über dem maximalen Startgewicht oder ausserhalb der Schwerpunktslimiten gemäss AFM durchgeführt wird. Die FSB kann für Schul- und Rundflüge ein Berechnungstool zur Verfügung stellen, welches die Standards der SwissPSA erfüllt.

6 Spezielle Bestimmungen für Segelflugpiloten

6.1 Streckenflüge mit Segelflugzeugen der FSB AG bedürfen der Bewilligung des Cheffluglehrers der DTO Fliegerschule Birrfeld. Für Landschaden bei Aussenlandungen hat der Pilot selbst aufzukommen.

6.2 Jeder Start ist über das System Airmanager (Departure Notifikation) vor dem Flug anzumelden.

6.3 Der Pilot ist verantwortlich für korrektes Ausfüllen der Flugabrechnung im elektronischen Flugbuch (Airmanager FlightLog), insbesondere der Eintrag der geflogenen Zeiten. Der Pilot erfasst nach der Landung eine Landemeldung in AirManager (Arrival Notifikation).

7 Spezielle Bestimmungen für Schulflüge der SwissPSA

7.1 Schwierige meteorologischen Bedingungen (inkl. Vulkanasche) beschränken den Betrieb von Flugzeugen der Flugschule. Der DCFI beschränkt hierzu die Anzahl Flugzeuge, die in einem Trainingsgebiet gleichzeitig in der Luft sind.

7.2 Für Schulflüge der FSB gelten die folgenden Beschränkungen:

Conditions	**Traffic Pattern**	**Training Area Nord-West**	**Training Area Süd-West**
Normal weather	7 Aircrafts	8 Aircrafts	12 Aircrafts
Poor weather conditions and special weather phenomena, including volcanic ash	5 Aircrafts	6 Aircrafts	10 Aircrafts
FI with restricted privileges	For an FI with restricted privileges the above-mentioned numbers of aircraft are decreased by 0.		

7.3 Die Trainingsräume sind im Leitfaden der SwissPSA (OM Annex, für Fluglehrer) dargestellt.

8 Haftung der Fliegerschule Birrfeld AG

8.1 Die FSB AG lehnt jede Haftung für Schäden und Nachteile, die den Piloten, Flugschülern und anderen Personen aus dem Flugbetrieb entstehen, ab. Werden für die Schulung Flugzeuge eines anderen Halters verwendet, lehnt die FSB AG grundsätzlich jede Haftung für Schäden an Material und Insassen ab.

8.2 Die Haftung der Schule und ihres Personals für Schäden, welche der Schüler anlässlich der Schulung erleidet, ist im Rahmen der Betriebshaftpflicht der Fliegerschule beschränkt. Höhere oder anderweitige Forderungen sind ausgeschlossen.

8.3 Die Bestimmungen der aktuellen Haftpflichtversicherung können jederzeit im AIS angefragt werden und sind im Dokument *Versicherungsbestimmungen und Deckungslimiten* online abrufbar. Mehrkosten, die durch ein Fehlverhalten des Piloten entstehen, hat der verantwortliche Pilot vollumfänglich zu übernehmen.

9 Bruchrisiko / Schadenbeteiligung (Schäden am benützten Luftfahrzeug)

9.1 Bei Doppelsteuerflügen mit dem Fluglehrer haftet der Flugschüler nicht.

9.2 Bei Verschulden des Piloten (PIC) auf einem Flug, oder eines Schülers auf einem Soloflug, haftet derselbe mit einem Betrag von max. CHF 10'000.- (Selbstbehalt). Durch Piloten verursachte Schäden (am Boden und in der Luft) werden in Rechnung gestellt.

9.3 Schäden, die eine Versicherung aufgrund grobfahrlässigen Verschuldens ablehnt, hat der Schadenverursacher vollumfänglich zu übernehmen.

9.4 Die Haftung der Fluglehrer, der Rundflug- und Schlepp-Piloten in den Diensten der FSB AG ist beschränkt im Umfang der bestehenden Haftpflichtversicherung der Fliegerschule Birrfeld AG.

10 Versicherungsdeckung

10.1 Haftpflichtversicherung

- Für einplätzige Luftfahrzeuge (wie HB-EUP) besteht eine gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschaden Dritter ausserhalb des Luftfahrzeuges.
- Für mehrplätzige Luftfahrzeuge besteht eine gesetzliche vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für Personen und Sachschaden Dritter ausserhalb des Luftfahrzeuges sowie für Personenschäden der Passagiere und der Flugschüler (am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer).

10.2 Insassen-Unfallversicherung

- Pilotensitz: Für diesen Versicherungsschutz ist der Pilot selbst verantwortlich! Der Versicherungsschutz kann gewahrt sein durch: Obligatorische Unfallversicherung (UVGO), SUVA, private Unfallversicherung oder der Krankenkassen (KVG).
- Passagiersitze: Es besteht kein gesetzliches Obligatorium für eine Insassenunfallversicherung. Auf einzelnen Luftfahrzeugen besteht jedoch eine entsprechende Sitzplatzversicherung.
- Pilotenrechtschutz: Jeder Pilot ist für seine Tätigkeit als Pilot rechtschutzversichert.

10.3 Massgeblich sind in jedem Fall die seitens der Versicherung gegenüber der FSB AG angewendeten Versicherungsvertrags- bzw. Gesetzesbestimmungen. Eine Übersicht der verschiedenen aktuellen Versicherungsleistungen, sowie die Möglichkeiten, sich als Pilot zusätzlich abzusichern, sind in einem separaten Merkblatt jederzeit einsehbar.

11 Verhalten und Meldepflicht bei Unfällen, Pannen und Zwischenfällen

11.1 Pannen, Zwischenfälle-, Beinaheunfälle und Unfälle sind umgehend an die Rezeption (AIS) zu melden. Einträge im elektronischen technischen Flugbuch des Flugzeugs (AirManager TechLog) sind gemäss Richtlinie *Airmanager TechLog Guidance* vorzunehmen, die an Bord jedes Flugzeuges vorhanden ist (blauer Ordner).

11.2 Wir machen den Piloten (PIC) auf die gesetzlichen Vorschriften zum Reporting aufmerksam. Ereignisse sind der SUST auf dem schnellsten Weg zu melden, dazu ist die Alarmzentrale der

schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA) unter Telefonnummer 1414 zu kontaktieren. Weiter zu beachten sind die Pflichten des *Occurrence Reportings* ans BAZL/EASA (https://e2.aviationreporting.eu/reporting) und die Reportingpflicht für Fluglehrer der SwissPSA für Schulflüge.

11.3 Bei Pannen, Zwischenfällen oder Unfällen ist der Pilot für seinen Versicherungsschutz bezüglich Mehrkosten für Übernachtungen, persönliche Rückreise etc. verantwortlich. Er hat seine Passagiere zu informieren, dass allfällige Rückreisekosten, Mehrkosten etc durch den Passagier zu tragen sind, resp. der Passagier für seinen persönlichen Versicherungsschutz selbst verantwortlich ist. Allfällige Mehrkosten, welche entstehen, dass Mitarbeiter an den Ort des Zwischenfalles reisen müssen, resp. das Luftfahrzeug zurückgeflogen werden muss, werden durch die FSB AG getragen, sofern den Piloten kein Verschulden trifft.

11.4 Der Pilot hat verletzten Passagieren oder Drittpersonen (ohne sich selbst zu gefährden) erste Hilfe zu leisten oder für diese Hilfe zu sorgen. Abgesehen von notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten dürfen keine Veränderungen an der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die Untersuchung erschweren könnten.

11.5 Der für den Flug verantwortliche Pilot hat der Versicherung alle notwendigen Auskünfte und Unterlagen zur Verfügung zu stellen, um den Schaden durch die Versicherung regulieren zu können (gesetzliche Mitwirkungspflicht gemäss VVG Versicherungsvertragsgesetz). Der Pilot hat der Versicherung einen Pilotenbericht nach den Vorgaben der Versicherungsgesellschaft zu erstellen. Ein Merkblatt Verhalten im Schadenfalle mit den entsprechenden Kontaktdaten ist in den Bordakten vorhanden

11.6 Kommt ein verantwortlicher Pilot diesen Bestimmungen nicht oder nur ungenügend nach so hat er allfällige Mehrkosten, Deckungseinschränken, oder Minderleistungen der Versicherungen selbst zu übernehmen.

12 Vergehen gegen die Flugdisziplin, Ausschluss vom Flugbetrieb

12.1 Vergehen gegen die Flugdisziplin werden wie folgt geahndet:

- mündlicher oder schriftlicher Verweis des Fluglehrers, des Flugplatzchefs oder des Geschäftsleiters;
- Verhängen eines Startverbots von gewisser Dauer durch den Flugplatzchef oder den Chefflueglehrer;
- Temporäre Sistierung von der Miete von Flugzeugen der FSB durch den Geschäftsleiter.

12.2 Personen können vom Geschäftsleiter vom Flugbetrieb ausgeschlossen werden, insbesondere (aber nicht abschliessend) aus folgenden Gründen:

- Wenn Sie die Reglemente, Weisungen und Richtlinien der FSB AG verletzen, insbesondere die Sorgfaltspflichten zu den Flugzeugen;
- Wenn sie ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der FSB AG nicht nachkommen;
- Falls sie sich unkameradschaftlich verhalten.

12.3 Gegen die getroffenen Massnahmen kann innert 14 Tagen beim Verwaltungsrat ein Wiedererwägungsgesuch gestellt werden.

13 Benutzung von Flugzeugen der FSB AG

13.1 Generelle Einschränkungen und Vorgaben

- Sämtliche Passagiere und Gepäckstücke sind mit den vorhandenen Gurten gut zu sichern.
- An Bord von FSB-Flugzeugen dürfen keine Tiere oder gefährliche Güter mitgeführt werden.
- Das Anbringen von Gegenständen aussen am Flugzeug, (z.B. Kameras) ist verboten.
- Nach dem Flug ist das Flugzeug mit geeignetem Reinigungsmaterial (an den Tankstellen oder bei der Werkstatt) sauber zu reinigen und die Scheiben zu trocknen. Insbesondere gilt dies für alle Eintrittskanten, Propeller, Cockpitscheiben und dem Innenraum. Es ist zu beachten, dass für die Reinigung der Windschutzscheiben nur Wasser und Papier zu verwenden ist Wir verweisen hierzu auf das im AIS ausliegende Merkblatt «Umgang mit Flugmaterial».

13.2 **Feuerpolizeiliche Vorschriften:** In der Umgebung von Flugzeugen, Tankanlagen, Hangars und Werkstätten ist das Rauchen strengstens verboten. Geeignete Feuerlöschgeräte befinden sich an den Tankstellen und in allen Hangars. Sie sind durch Pfeile gut sichtbar markiert. Die Alarmierung der Flugplatzfeuerwehr erfolgt durch den diensthabenden Flugplatzchef (via Rezeption, per Telefon oder Flugfunk).

14 Benutzung von Räumen der FSB AG und des Flugplatzes

14.1 Die Benutzer sind angehalten, alle Einrichtungen mit Sorgfalt zu benutzen, Ordnung zu halten und andere Benutzer nicht zu stören.

14.2 Die Benutzer der Aufenthalts- und Unterkunftsräumen haben sich vor deren Bezug beim AIS zu melden und vor dem Weggang mit dem AIS abzurechnen.

14.3 Die Benutzung des Theorieraumes im Rahmen von Kursen der FSB AG ist in den entsprechenden Gebühren inbegriffen. Gruppen, die den Theorieraum benutzen wollen, melden sich frühzeitig im AIS zwecks Reservierung. Die Abrechnung soll unmittelbar nach der Benutzung mit dem AIS vorgenommen werden.

14.4 Der Simulator und das Instruktionsmaterial dürfen nur mit ausdrücklicher Bewilligung durch die verantwortlichen Instruktoren benutzt werden. Diese sorgen für die ordnungsgemässe Führung und Erfassung der Startliste.

14.5 Die Werkstatt (Maintenance) der FSB AG darf von Privatpersonen nur im Zusammenhang mit der Erledigung eines Auftrages oder mit einer Bewilligung betreten werden.

15 Rechnungsstellung

15.1 Die Kosten der Flüge bei der Fliegerschule setzen sich zusammen aus den Kosten der Flugzeit, den Treibstoffzuschlägen, den Lande- und Zolltaxen, den Instruktorstunden bei Schulflügen, sowie individuell bezogenem oder gemieteten Material.

15.2 Die Verrechnung der **Flugzeiten** erfolgt gemäss dem Flugminutenzähler FTC im Flugzeug. Dieser ist vor und nach dem Flug zu kontrollieren und korrekt im Airmanager FlightLog einzutragen. Bei

Falscheintragungen des Vorgängers muss dieser kontaktiert werden (Telefonnummer im Reservationssystem ersichtlich). Zusätzlich ist die Rezeption (AIS) vor dem Flug zu kontaktieren (persönlich, telefonisch oder per E-Mail mit Foto des FTC).

15.3 Die Rechnungsstellung für die Flugzeug- und Simulatorbenutzung, Gebühren u.s.w., erfolgt monatlich getrennt durch die Fliegerschule Birrfeld und den Flugplatz (Lande- und Zolltaxen) an die registrierte E-Mailadresse. Barzahlungen oder Zahlungen mit der EC-Karte am Schalter der Rezeption sind zu Bürozeigen möglich (bei Kreditkartenzahlung wird ein Zuschlag verrechnet).

15.4 Der Kunde der FSB AG verpflichtet sich zur Zahlung seiner Rechnungen innerhalb der angegebenen Frist und zu den zur Zeit der Rechnungsstellung geltenden Tarifen.

15.5 Für den Mehraufwand werden dem Kunden Bearbeitungsgebühren nach Aufwand in Rechnung gestellt (in Klammer die maximalen Preise):

- Versand von Papierrechnungen (CHF 5.-);
- Gutschrift bei über dem Rechnungsbetrag erfolgten Einzahlungen (CHF 10.-)
- Korrektur falsch abgelesener FTC-Zählerstand oder anderer Fehleingaben im FlightLog von Airmanager (CHF 20.-)
- Weiterverrechnung von externen Landetaxen (CHF 25.-)
- Korrekturen von erstellten Rechnungen, falls dies der Pilot verschuldet (CHF 50.-).
- Mahngebühren (CHF 25.-)

Die Geschäftsleitung der Fliegerschule Birrfeld AG

Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB's), Haftungs- und Betriebsreglement der Fliegerschule Birrfeld AG

Zur besseren Lesbarkeit wird in den AGB's das generische Maskulin verwendet. Die Formulierungen beziehen sich auf alle Geschlechter.

1 Gültigkeit des Reglements

1.1 Dieses Reglement findet für alle fliegerischen Tätigkeiten der Fliegerschule Birrfeld AG (mit Ausnahme der Maintenance) Anwendung und ersetzt alle früheren Versionen.

1.2 Durch die Reservation und die Übernahme eines Flugzeugs der Fliegerschule Birrfeld AG erklärt sich der Pilot mit diesen allgemeinen Geschäftsbedingungen einverstanden.

2 Allgemeines

2.1 Die Benutzung des Flugmaterials der FSB AG steht allen Piloten offen, die im Besitze der entsprechenden und gültigen Ausweise des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) oder eines vom BAZL anerkannten ausländischen Ausweises sind, von der FSB zum Flugbetrieb zugelassen wurden und gegen die keine Sperrung durch Funktionäre der FSB AG ausgesprochen wurde.

2.2 Vor der erstmaligen Aufnahme der Flugtätigkeit im Rahmen der FSB AG hat sich der Pilot an der Rezeption (AIS) schriftlich anzumelden. Motorflieger (SEP und TMG rating) haben vor Antritt ihrer Flugtätigkeit eine unverzinste Kaution von CHF 1'000.- zu leisten.

2.3 Der Flugbetrieb der FSB AG wird nach den gesetzlichen Vorschriften und den Richtlinien des BAZL und der EASA durchgeführt. Jeder Pilot hat sich vor Antritt eines Fluges selbst über diese Bestimmungen in der aktuell gültigen Form zu orientieren.

2.4 Für Platzvolten und alle anderen Weisungen zum Flugplatz Birrfeld wird auf das AIP Schweiz als rechtlich bindende Grundlage verwiesen. Die Richtlinien und Weisungen zur Benutzung der Flugzeuge der Fliegerschule Birrfeld sind im FlyDrive des Airmanager publiziert.

2.5 Mietbeginn und Mietende sind ohne anderslautende Vereinbarung mit der Flugschulleitung immer auf dem Flugplatz Birrfeld. Allfällige der FSB entstehende Kosten für einen Rücktransport des Flugzeuges ins Birrfeld werden dem Mieter vollumfänglich verrechnet.

2.6 Die Bestimmungen zur Verminderung des Fluglärms sind strikte einzuhalten.

2.7 Den Anordnungen der Flugplatzfunktionäre ist uneingeschränkt Folge zu leisten.

2.8 Die Fliegerschule Birrfeld verwendet für die Abwicklung ihrer Flüge das System AirManager von Airtraining GmbH. Die Verwendung des Systems ist für alle Flüge obligatorisch und bedingt die Identifikation über eine **persönliche E-Mailadresse.** Eine Vermietung ohne Identifikation per E-Mail ist nicht möglich. Der Rechnungsversand erfolgt ebenfalls elektronisch an diese E-Mailadresse. Die Unterlagen zur Bedienung des Systems befinden sich auf der Webpage, im Airmanager (Flydrive) und sind an der Rezeption (AIS) erhältlich.

3 Kontroll- und Checkflüge (vormals Weisung 1-04)

3.1 Eine Benutzung von Motorflugzeugen oder Motorseglern der FSB AG ist nur zulässig, wenn kein **Trainingsunterbruch** vorliegt und der Pilot einen gültigen **Jahres-Checkflug** vorzuweisen hat.

3.2 Nach einem **Trainingsunterbruch** auf dem entsprechenden Flugzeugmuster (gemäss Einteilung der FSB) wird von Piloten ein Checkflug mit einem Birrfelder Fluglehrer der SwissPSA (Motorflugzeuge) oder der FSB (Motorsegler) verlangt. Diese Bedingung ist integraler Bestandteil unseres Haftpflicht- und Kasko-Versicherungsvertrags.

Ein Trainingsunterbruch liegt vor, wenn kein Flug als PIC erfolgt ist:

- Bei Flugerfahrung weniger 100h — nach 3 Monaten
- Bei Flugerfahrung 100 – 500h — nach 6 Monaten
- Bei Flugerfahrung >500h — nach 9 Monaten
- Bei höheren Ausweisen (CPL, ATPL, FI) — jährlich

Als separate Flugzeugmuster gelten:
DV20 Katana // C172 Cessna // P28A-161 & -181 Cadet, Warrior, Archer // P28R Arrow // DR40 Robin // SF25 Falke // HK36 Dimona.

Auch Flüge auf Fremdflugzeugen derselben Muster (nicht FSB) werden berücksichtigt.

3.3 Alle 12 Monate ist ein durch einen Birrfelder Fluglehrer der SwissPSA (Motorflugzeuge) oder der FSB (Motorsegler) bestätigter **Jahres-Checkflug** nachzuweisen. Die Flüge sind nicht als Piloten-Qualifikationen zu verstehen, sondern dienen den Piloten als Auffrischung und sollen einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn erzeugen. Diese Flüge haben einer der nachstehenden Bedingungen zu entsprechen:

a) Jahres-Checkflug der FSB oder ansässiger Fluggruppen auf dem Birrfeld: Minimalprogramm mit Aus- und Einflug mit drei Landungen, Flugzeit ca. 25 Minuten, das Programm wird vorgängig abgesprochen (Briefing und Debriefing).

b) Ausbildungs- und Weiterbildungsflüge mit einem Fluglehrer der FSB die mindestens den Umfang von a) enthalten.

c) Checkflug zum Aufrechterhalten des Ratings nach EASA-Richtlinien oder zum Erhalt von höheren Ausweisen, der mindestens den Umfang von a) enthält.

Gleichwertige Flüge, die bei einer anderen Schule durchgeführt wurden, können auf Antrag und fallweise durch den Geschäftsleiter ebenfalls als Jahres-Checkflug anerkannt werden, insbesondere bei Inhabern höherer Ausweise.

3.4 Zum Fliegen anderer als bisher geflogenen Flugzeugtypen bedarf es einer Einweisung (Familiarisation) oder Unterschiedsschulung (Difference Training) gemäss EASA part-FCL.710.

3.5 Für Neukunden der FSB ist die Absolvierung einer Platzeinweisung obligatorisch, um die Eigenheiten des Birrfeld kennen zu lernen und selbständig sowie sicher weiter zu fliegen.

4 Allgemeine Bestimmungen für alle Piloten

4.1 Der Pilot ist verantwortlich für:

- die sorgfältige Vorbereitung seines Fluges und das Einholen allfälliger notwendiger Bewilligungen. Für spezielle FIüge (Kunstflug usw.) ist die Bewilligung des Flugplatzchefs oder einem seiner Stellvertreter einzuholen.
- Die Prüfung des TechLogs (AirManager) mit den Einträgen (CRS = Release; Hold-Item List; allfällige Einschränkungen) und ob das Flugzeug für den geplanten Flug lufttüchtig ist.
- Für die Einhaltung der Lufttransportverordnung: bei Flügen mit Passagieren, von denen ein Entgelt entgegengenommen wird, ist ein Beförderungsschein pro Passagier und Flug auszufüllen. Ein Exemplar ist dem Passagier auszuhändigen und ein Exemplar im AIS zu hinterlegen (siehe LTrV Art. 5).
- Die Erfüllung der im jeweiligen Land gültigen Vorschriften bezüglich Bordausrüstung. Allfällige Unkosten aus Nichterfüllung der länderspezifischen Vorschriften, für wie beispielsweise für Rückführungsflüge, gehen zu Lasten des Piloten.
- Die Erfüllung aller auf fremden Plätzen notwendigen Formalitäten und Vorschriften, insbesondere Zollvorschriften (Zollflugplätze der EU, die Flugzeuge der FSB AG sind nicht in der EU verzollt);
- die korrekte Parkierung und Sicherung des Flugzeuges auf allen Plätzen;
- die Haftung für allfällige Schäden, die durch das Flugzeug verursacht werden und nicht durch die Haftpflichtversicherung des Flugzeuges gedeckt sind.

4.2 Alle Bordakten der FSB-Flugzeuge sind in einer blauen Mappe im Flugzeug zusammengefasst. Der Pilot überprüft bei der Übernahme vor seinem Flug, dass diese Akten vollständig und noch gültig sind.

4.3 Die Flugzeuge sind nach den gültigen Betriebsvorschriften (AFM) zu bedienen. Allfällige Schäden aus Zuwiderhandlung gehen vollumfänglich zu Lasten des Piloten.

4.4 Für jeden Flug ist eine Reservation vorzunehmen und das Flugzeug vor Antritt des Fluges zu übernehmen. Mit dieser Handlung überlässt die FSB das Flugzeug zur Nutzung dem Mieter, Schüler oder Fluglehrer.

4.5 Vor jedem Flug oder einer Reihe von FIügen ist ein vollständiger Outside-Check durchzuführen. Allfällig festgestellte Schäden oder fehlende Bestandteile (Dokumente, Abdeckungen, Messstäbe, Deichseln), müssen bei der Übernahme des Flugzeugs im AirManager (TechLog) bzw. an der Reception gemeldet werden.

4.6 Das Mietobjekt ist vollständig und unbeschädigt zu retournieren. Allfällige Schäden oder Verluste sind bei der Rückgabe im Airmanager bzw. an der Rezeption zu rapportieren und fotografisch zu dokumentieren. Danach ist gemäss dem Merkblatt der Versicherung (im blauen Ordner) weiter vorzugehen. Die FSB behält sich vor, den verantwortlichen Piloten für Schäden und Verluste verantwortlich zu machen.

4.7 Flugzeuge der FSB müssen 30min vor HRH* (VFR-Manual RAC 4-4-1) gelandet sein. Als Ausnahme dürfen Flugzeuge bis HRH* operiert werden, wenn ein Fluglehrer der FSB an Bord ist.

5 Spezielle Bestimmungen für Motorflugpiloten (inkl. Motorsegler)

5.1 Jeder Flug (oder der erste Flug eine Serie aufeinander folgender FIüge) ist über das System Airmanager mittels einer *Departure Notifikation* **vor dem Flug** anzumelden.

5.2 Die Zuteilung der Flugzeuge erfolgt über das elektronische Reservationssystem gemäss den Reservationsregeln. Wir bitten alle Piloten um eine hohe Reservationsdisziplin. Diese dienen der Optimierung der Flugstunden auf den Flugzeugen und der Fairness unter den Piloten:

- Die Reservationszeit soll maximal das Doppelte der geplanten Flugzeit betragen (Ausnahme Ganz- oder Mehrtagesflüge);
- Mehrtagesflüge (ab 48h Reservationsdauer) sind vom Geschäftsleiter bewilligen zu lassen;
- Die Mindestflugzeit für ganztätige sowie mehrtägige Reservationen beträgt unter der Woche 2 Stunden, jedoch samstags/sonntags/feiertags je 3 Stunden pro Tag (für halbe Tage jeweils 1h / 1.5 h resp.).
- Beim Löschen von Reservationen vor dem Reservationsbeginn ist ein nachvollziehbarer Grund anzugeben, z.B. «Pilot krank», «Meteo im Birrfeld», «Meteo auf der Route». Die FSB wird diese Löschungen und Gründe statistisch auswerten.
- Reservierte Flugzeuge, die innert 15 Minuten nach Reservationsbeginn nicht abgeholt werden und keine Information erfolgt, werden vom Flugbetrieb (Rezeption, AIS) anderweitig zugeteilt, bzw. die Reservation gelöscht. Im Wiederholungsfalle wird 50% der Reservationszeit zu einem Drittel der anwendbaren Flugzeugmiete in Rechnung gestellt, maximal jedoch die Mindestflugzeit (siehe oben), mindestens der Betrag von CHF 50.-.
- Nach der Landung ist das Flugzeug im AirManager umgehend als zurückgebracht zu melden (via Check-In), damit der nächste Pilot das Flugzeug im System übernehmen kann.
- Der Geschäftsleiter kann in allen Belangen bei Bedarf Ausnahmen bewilligen.

5.3 Der Pilot ist verantwortlich, die Flüge so zu planen, dass keine Gefährdung für die Insassen und das Flugzeug besteht und während dieser Zeit keine Unterhaltsarbeiten fällig werden.

5.4 Der Pilot ist verantwortlich für korrektes Ausfüllen des elektronischen Flugbuches (Airmanager FlightLog), insbesondere der Eintrag der geflogenen Zeiten und der korrekte Zählerstand des Flight-Time Counters. Verpflichtend einzutragen sind alle Betankungsvorgänge (Birrfeld und auf Fremdplätzen) und das Nachfüllen von Öl mit den entsprechenden Mengen in Litern.

5.5 Der Pilot erfasst nach der vollständigen Landung eine Landemeldung in AirManager (Arrival Notifikation) mit der korrekten Anzahl Landungen (inklusive Touch-and-Go) und Durchstarts.

5.6 Für Treibstoffbezüge auf Fremdplätzen wird der aktuell im Birrfeld geltende Preis vergütet. Der Pilot trägt diese Bezüge unter *Fuel Uplift* direkt im AirManager FlightLog ein und lädt den entsprechenden Tankbeleg selbst ins System hoch.

5.7 Bei der Flugplanung ist gemäss EASA part-NCO für alle Unwägbarkeiten die „alternative course of action“ zu entwickeln, sei es bei Abweichungen:

- Nach dem Start (keine direkte Rückkehr möglich)
- En-route (ERA=*en-route Alternate*, Umwege durch Wetter, längere Dauer durch Gegenwind oder Performanceverluste, Holdings durch ATC, …)

- Bei der Landung (destination alternate, holdings).

Diese Faktoren sind bei der Fuelplanung angemessen als *Contingency Fuel* zu berücksichtigen. Diese Regelung gilt für alle Flugarten (Schule, Charter, Rundflug, Schleppflug, …).

5.8 Bei der Energieplanung (Fuel) des Fluges wendet die Fliegerschule Birrfeld AG (und die SwissPSA) die gesetzlichen Minima gemäss EASA part-NCO.OP.125 an. Nebst dem *Nominal Fuel* (geplanter Flug inkl. Taxi), dem *Contingency Fuel* (siehe Punkt 5.7) ist eine vorschriftsgemässe *Final Reserve* einzuplanen. Das Anbrauchen der *Final Reserve* gilt gemäss EASA bereits als Notfall (emergency) zu betrachten und ist mit Mayday zu melden.

5.9 Die Final Reserve ist gemäss OM (operations manual) der SwissPSA abhängig vom Flugvorhaben und den Bedingungen zu berechnen (für alle Flüge):

Aeroplanes			
Type of flight		**Minimum amount of fuel**	
		Condition	**Final Reserve Fuel / energy**
VFR day	Visual circuits	• taking-off and landing at the same aerodrome and always remaining in sight of that aerodrome • time to fly the number of visual circuits	• thereafter to fly for at least **10** minutes at maximum continuous cruise power at 1500 ft (450m) above the aerodrome
	En route flight and air exercise	• to fly to the aerodrome of intended landing; and/or • the time to complete the air exercise(s)	• thereafter to fly for at least **30** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination
VFR night	Visual circuits	• taking-off and landing at the same aerodrome • time to fly the number of visual circuits	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
	En route flight	• to fly to the aerodrome of intended landing	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
IFR	Destination alternate required	• to fly to the aerodrome of intended landing and to an alternate aerodrome	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
	No destination alternate required	• to fly to the aerodrome of intended landing	

5.10 Für alle Flüge ist eine Mass- and Balanceberechnung obligatorisch zu erstellen zwecks Sicherstellung, dass kein Flug mit einem Gewicht über dem maximalen Startgewicht oder ausserhalb der Schwerpunktslimiten gemäss AFM durchgeführt wird. Die FSB kann für Schul- und Rundflüge ein Berechnungstool zur Verfügung stellen, welches die Standards der SwissPSA erfüllt.

6 Spezielle Bestimmungen für Segelflugpiloten

6.1 Streckenflüge mit Segelflugzeugen der FSB AG bedürfen der Bewilligung des Cheffluglehrers der DTO Fliegerschule Birrfeld. Für Landschaden bei Aussenlandungen hat der Pilot selbst aufzukommen.

6.2 Jeder Start ist über das System Airmanager (Departure Notifikation) vor dem Flug anzumelden.

6.3 Der Pilot ist verantwortlich für korrektes Ausfüllen der Flugabrechnung im elektronischen Flugbuch (Airmanager FlightLog), insbesondere der Eintrag der geflogenen Zeiten. Der Pilot erfasst nach der Landung eine Landemeldung in AirManager (Arrival Notifikation).

7 Spezielle Bestimmungen für Schulflüge der SwissPSA

7.1 Schwierige meteorologischen Bedingungen (inkl. Vulkanasche) beschränken den Betrieb von Flugzeugen der Flugschule. Der DCFI beschränkt hierzu die Anzahl Flugzeuge, die in einem Trainingsgebiet gleichzeitig in der Luft sind.

7.2 Für Schulflüge der FSB gelten die folgenden Beschränkungen:

Conditions	**Traffic Pattern**	**Training Area Nord-West**	**Training Area Süd-West**
Normal weather	7 Aircrafts	8 Aircrafts	12 Aircrafts
Poor weather conditions and special weather phenomena, including volcanic ash	5 Aircrafts	6 Aircrafts	10 Aircrafts
FI with restricted privileges	For an FI with restricted privileges the above-mentioned numbers of aircraft are decreased by 0.		

7.3 Die Trainingsräume sind im Leitfaden der SwissPSA (OM Annex, für Fluglehrer) dargestellt.

8 Haftung der Fliegerschule Birrfeld AG

8.1 Die FSB AG lehnt jede Haftung für Schäden und Nachteile, die den Piloten, Flugschülern und anderen Personen aus dem Flugbetrieb entstehen, ab. Werden für die Schulung Flugzeuge eines anderen Halters verwendet, lehnt die FSB AG grundsätzlich jede Haftung für Schäden an Material und Insassen ab.

8.2 Die Haftung der Schule und ihres Personals für Schäden, welche der Schüler anlässlich der Schulung erleidet, ist im Rahmen der Betriebshaftpflicht der Fliegerschule beschränkt. Höhere oder anderweitige Forderungen sind ausgeschlossen.

8.3 Die Bestimmungen der aktuellen Haftpflichtversicherung können jederzeit im AIS angefragt werden und sind im Dokument *Versicherungsbestimmungen und Deckungslimiten* online abrufbar. Mehrkosten, die durch ein Fehlverhalten des Piloten entstehen, hat der verantwortliche Pilot vollumfänglich zu übernehmen.

9 Bruchrisiko / Schadenbeteiligung (Schäden am benützten Luftfahrzeug)

9.1 Bei Doppelsteuerflügen mit dem Fluglehrer haftet der Flugschüler nicht.

9.2 Bei Verschulden des Piloten (PIC) auf einem Flug, oder eines Schülers auf einem Soloflug, haftet derselbe mit einem Betrag von max. CHF 10'000.- (Selbstbehalt). Durch Piloten verursachte Schäden (am Boden und in der Luft) werden in Rechnung gestellt.

9.3 Schäden, die eine Versicherung aufgrund grobfahrlässigen Verschuldens ablehnt, hat der Schadenverursacher vollumfänglich zu übernehmen.

9.4 Die Haftung der Fluglehrer, der Rundflug- und Schlepp-Piloten in den Diensten der FSB AG ist beschränkt im Umfang der bestehenden Haftpflichtversicherung der Fliegerschule Birrfeld AG.

10 Versicherungsdeckung

10.1 Haftpflichtversicherung

- Für einplätzige Luftfahrzeuge (wie HB-EUP) besteht eine gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschaden Dritter ausserhalb des Luftfahrzeuges.
- Für mehrplätzige Luftfahrzeuge besteht eine gesetzliche vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für Personen und Sachschaden Dritter ausserhalb des Luftfahrzeuges sowie für Personenschäden der Passagiere und der Flugschüler (am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer).

10.2 Insassen-Unfallversicherung

- Pilotensitz: Für diesen Versicherungsschutz ist der Pilot selbst verantwortlich! Der Versicherungsschutz kann gewahrt sein durch: Obligatorische Unfallversicherung (UVGO), SUVA, private Unfallversicherung oder der Krankenkassen (KVG).
- Passagiersitze: Es besteht kein gesetzliches Obligatorium für eine Insassenunfallversicherung. Auf einzelnen Luftfahrzeugen besteht jedoch eine entsprechende Sitzplatzversicherung.
- Pilotenrechtschutz: Jeder Pilot ist für seine Tätigkeit als Pilot rechtschutzversichert.

10.3 Massgeblich sind in jedem Fall die seitens der Versicherung gegenüber der FSB AG angewendeten Versicherungsvertrags- bzw. Gesetzesbestimmungen. Eine Übersicht der verschiedenen aktuellen Versicherungsleistungen, sowie die Möglichkeiten, sich als Pilot zusätzlich abzusichern, sind in einem separaten Merkblatt jederzeit einsehbar.

11 Verhalten und Meldepflicht bei Unfällen, Pannen und Zwischenfällen

11.1 Pannen, Zwischenfälle-, Beinaheunfälle und Unfälle sind umgehend an die Rezeption (AIS) zu melden. Einträge im elektronischen technischen Flugbuch des Flugzeugs (AirManager TechLog) sind gemäss Richtlinie *Airmanager TechLog Guidance* vorzunehmen, die an Bord jedes Flugzeuges vorhanden ist (blauer Ordner).

11.2 Wir machen den Piloten (PIC) auf die gesetzlichen Vorschriften zum Reporting aufmerksam. Ereignisse sind der SUST auf dem schnellsten Weg zu melden, dazu ist die Alarmzentrale der

schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA) unter Telefonnummer 1414 zu kontaktieren. Weiter zu beachten sind die Pflichten des *Occurrence Reportings* ans BAZL/EASA (https://e2.aviationreporting.eu/reporting) und die Reportingpflicht für Fluglehrer der SwissPSA für Schulflüge.

11.3 Bei Pannen, Zwischenfällen oder Unfällen ist der Pilot für seinen Versicherungsschutz bezüglich Mehrkosten für Übernachtungen, persönliche Rückreise etc. verantwortlich. Er hat seine Passagiere zu informieren, dass allfällige Rückreisekosten, Mehrkosten etc durch den Passagier zu tragen sind, resp. der Passagier für seinen persönlichen Versicherungsschutz selbst verantwortlich ist. Allfällige Mehrkosten, welche entstehen, dass Mitarbeiter an den Ort des Zwischenfalles reisen müssen, resp. das Luftfahrzeug zurückgeflogen werden muss, werden durch die FSB AG getragen, sofern den Piloten kein Verschulden trifft.

11.4 Der Pilot hat verletzten Passagieren oder Drittpersonen (ohne sich selbst zu gefährden) erste Hilfe zu leisten oder für diese Hilfe zu sorgen. Abgesehen von notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten dürfen keine Veränderungen an der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die Untersuchung erschweren könnten.

11.5 Der für den Flug verantwortliche Pilot hat der Versicherung alle notwendigen Auskünfte und Unterlagen zur Verfügung zu stellen, um den Schaden durch die Versicherung regulieren zu können (gesetzliche Mitwirkungspflicht gemäss VVG Versicherungsvertragsgesetz). Der Pilot hat der Versicherung einen Pilotenbericht nach den Vorgaben der Versicherungsgesellschaft zu erstellen. Ein Merkblatt Verhalten im Schadenfalle mit den entsprechenden Kontaktdaten ist in den Bordakten vorhanden

11.6 Kommt ein verantwortlicher Pilot diesen Bestimmungen nicht oder nur ungenügend nach so hat er allfällige Mehrkosten, Deckungseinschränken, oder Minderleistungen der Versicherungen selbst zu übernehmen.

12 Vergehen gegen die Flugdisziplin, Ausschluss vom Flugbetrieb

12.1 Vergehen gegen die Flugdisziplin werden wie folgt geahndet:

- mündlicher oder schriftlicher Verweis des Fluglehrers, des Flugplatzchefs oder des Geschäftsleiters;
- Verhängen eines Startverbots von gewisser Dauer durch den Flugplatzchef oder den Chefflueglehrer;
- Temporäre Sistierung von der Miete von Flugzeugen der FSB durch den Geschäftsleiter.

12.2 Personen können vom Geschäftsleiter vom Flugbetrieb ausgeschlossen werden, insbesondere (aber nicht abschliessend) aus folgenden Gründen:

- Wenn Sie die Reglemente, Weisungen und Richtlinien der FSB AG verletzen, insbesondere die Sorgfaltspflichten zu den Flugzeugen;
- Wenn sie ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der FSB AG nicht nachkommen;
- Falls sie sich unkameradschaftlich verhalten.

12.3 Gegen die getroffenen Massnahmen kann innert 14 Tagen beim Verwaltungsrat ein Wiedererwägungsgesuch gestellt werden.

13 Benutzung von Flugzeugen der FSB AG

13.1 Generelle Einschränkungen und Vorgaben

- Sämtliche Passagiere und Gepäckstücke sind mit den vorhandenen Gurten gut zu sichern.
- An Bord von FSB-Flugzeugen dürfen keine Tiere oder gefährliche Güter mitgeführt werden.
- Das Anbringen von Gegenständen aussen am Flugzeug, (z.B. Kameras) ist verboten.
- Nach dem Flug ist das Flugzeug mit geeignetem Reinigungsmaterial (an den Tankstellen oder bei der Werkstatt) sauber zu reinigen und die Scheiben zu trocknen. Insbesondere gilt dies für alle Eintrittskanten, Propeller, Cockpitscheiben und dem Innenraum. Es ist zu beachten, dass für die Reinigung der Windschutzscheiben nur Wasser und Papier zu verwenden ist Wir verweisen hierzu auf das im AIS ausliegende Merkblatt «Umgang mit Flugmaterial».

13.2 **Feuerpolizeiliche Vorschriften:** In der Umgebung von Flugzeugen, Tankanlagen, Hangars und Werkstätten ist das Rauchen strengstens verboten. Geeignete Feuerlöschgeräte befinden sich an den Tankstellen und in allen Hangars. Sie sind durch Pfeile gut sichtbar markiert. Die Alarmierung der Flugplatzfeuerwehr erfolgt durch den diensthabenden Flugplatzchef (via Rezeption, per Telefon oder Flugfunk).

14 Benutzung von Räumen der FSB AG und des Flugplatzes

14.1 Die Benutzer sind angehalten, alle Einrichtungen mit Sorgfalt zu benutzen, Ordnung zu halten und andere Benutzer nicht zu stören.

14.2 Die Benutzer der Aufenthalts- und Unterkunftsräumen haben sich vor deren Bezug beim AIS zu melden und vor dem Weggang mit dem AIS abzurechnen.

14.3 Die Benutzung des Theorieraumes im Rahmen von Kursen der FSB AG ist in den entsprechenden Gebühren inbegriffen. Gruppen, die den Theorieraum benutzen wollen, melden sich frühzeitig im AIS zwecks Reservierung. Die Abrechnung soll unmittelbar nach der Benutzung mit dem AIS vorgenommen werden.

14.4 Der Simulator und das Instruktionsmaterial dürfen nur mit ausdrücklicher Bewilligung durch die verantwortlichen Instruktoren benutzt werden. Diese sorgen für die ordnungsgemässe Führung und Erfassung der Startliste.

14.5 Die Werkstatt (Maintenance) der FSB AG darf von Privatpersonen nur im Zusammenhang mit der Erledigung eines Auftrages oder mit einer Bewilligung betreten werden.

15 Rechnungsstellung

15.1 Die Kosten der Flüge bei der Fliegerschule setzen sich zusammen aus den Kosten der Flugzeit, den Treibstoffzuschlägen, den Lande- und Zolltaxen, den Instruktorstunden bei Schulflügen, sowie individuell bezogenem oder gemieteten Material.

15.2 Die Verrechnung der **Flugzeiten** erfolgt gemäss dem Flugminutenzähler FTC im Flugzeug. Dieser ist vor und nach dem Flug zu kontrollieren und korrekt im Airmanager FlightLog einzutragen. Bei

Falscheintragungen des Vorgängers muss dieser kontaktiert werden (Telefonnummer im Reservationssystem ersichtlich). Zusätzlich ist die Rezeption (AIS) vor dem Flug zu kontaktieren (persönlich, telefonisch oder per E-Mail mit Foto des FTC).

15.3 Die Rechnungsstellung für die Flugzeug- und Simulatorbenutzung, Gebühren u.s.w., erfolgt monatlich getrennt durch die Fliegerschule Birrfeld und den Flugplatz (Lande- und Zolltaxen) an die registrierte E-Mailadresse. Barzahlungen oder Zahlungen mit der EC-Karte am Schalter der Rezeption sind zu Bürozeigen möglich (bei Kreditkartenzahlung wird ein Zuschlag verrechnet).

15.4 Der Kunde der FSB AG verpflichtet sich zur Zahlung seiner Rechnungen innerhalb der angegebenen Frist und zu den zur Zeit der Rechnungsstellung geltenden Tarifen.

15.5 Für den Mehraufwand werden dem Kunden Bearbeitungsgebühren nach Aufwand in Rechnung gestellt (in Klammer die maximalen Preise):

- Versand von Papierrechnungen (CHF 5.-);
- Gutschrift bei über dem Rechnungsbetrag erfolgten Einzahlungen (CHF 10.-)
- Korrektur falsch abgelesener FTC-Zählerstand oder anderer Fehleingaben im FlightLog von Airmanager (CHF 20.-)
- Weiterverrechnung von externen Landetaxen (CHF 25.-)
- Korrekturen von erstellten Rechnungen, falls dies der Pilot verschuldet (CHF 50.-).
- Mahngebühren (CHF 25.-)

Die Geschäftsleitung der Fliegerschule Birrfeld AG

Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB's), Haftungs- und Betriebsreglement der Fliegerschule Birrfeld AG

Zur besseren Lesbarkeit wird in den AGB's das generische Maskulin verwendet. Die Formulierungen beziehen sich auf alle Geschlechter.

1 Gültigkeit des Reglements

1.1 Dieses Reglement findet für alle fliegerischen Tätigkeiten der Fliegerschule Birrfeld AG (mit Ausnahme der Maintenance) Anwendung und ersetzt alle früheren Versionen.

1.2 Durch die Reservation und die Übernahme eines Flugzeugs der Fliegerschule Birrfeld AG erklärt sich der Pilot mit diesen allgemeinen Geschäftsbedingungen einverstanden.

2 Allgemeines

2.1 Die Benutzung des Flugmaterials der FSB AG steht allen Piloten offen, die im Besitze der entsprechenden und gültigen Ausweise des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) oder eines vom BAZL anerkannten ausländischen Ausweises sind, von der FSB zum Flugbetrieb zugelassen wurden und gegen die keine Sperrung durch Funktionäre der FSB AG ausgesprochen wurde.

2.2 Vor der erstmaligen Aufnahme der Flugtätigkeit im Rahmen der FSB AG hat sich der Pilot an der Rezeption (AIS) schriftlich anzumelden. Motorflieger (SEP und TMG rating) haben vor Antritt ihrer Flugtätigkeit eine unverzinste Kaution von CHF 1'000.- zu leisten.

2.3 Der Flugbetrieb der FSB AG wird nach den gesetzlichen Vorschriften und den Richtlinien des BAZL und der EASA durchgeführt. Jeder Pilot hat sich vor Antritt eines Fluges selbst über diese Bestimmungen in der aktuell gültigen Form zu orientieren.

2.4 Für Platzvolten und alle anderen Weisungen zum Flugplatz Birrfeld wird auf das AIP Schweiz als rechtlich bindende Grundlage verwiesen. Die Richtlinien und Weisungen zur Benutzung der Flugzeuge der Fliegerschule Birrfeld sind im FlyDrive des Airmanager publiziert.

2.5 Mietbeginn und Mietende sind ohne anderslautende Vereinbarung mit der Flugschulleitung immer auf dem Flugplatz Birrfeld. Allfällige der FSB entstehende Kosten für einen Rücktransport des Flugzeuges ins Birrfeld werden dem Mieter vollumfänglich verrechnet.

2.6 Die Bestimmungen zur Verminderung des Fluglärms sind strikte einzuhalten.

2.7 Den Anordnungen der Flugplatzfunktionäre ist uneingeschränkt Folge zu leisten.

2.8 Die Fliegerschule Birrfeld verwendet für die Abwicklung ihrer Flüge das System AirManager von Airtraining GmbH. Die Verwendung des Systems ist für alle Flüge obligatorisch und bedingt die Identifikation über eine **persönliche E-Mailadresse.** Eine Vermietung ohne Identifikation per E-Mail ist nicht möglich. Der Rechnungsversand erfolgt ebenfalls elektronisch an diese E-Mailadresse. Die Unterlagen zur Bedienung des Systems befinden sich auf der Webpage, im Airmanager (Flydrive) und sind an der Rezeption (AIS) erhältlich.

3 Kontroll- und Checkflüge (vormals Weisung 1-04)

3.1 Eine Benutzung von Motorflugzeugen oder Motorseglern der FSB AG ist nur zulässig, wenn kein **Trainingsunterbruch** vorliegt und der Pilot einen gültigen **Jahres-Checkflug** vorzuweisen hat.

3.2 Nach einem **Trainingsunterbruch** auf dem entsprechenden Flugzeugmuster (gemäss Einteilung der FSB) wird von Piloten ein Checkflug mit einem Birrfelder Fluglehrer der SwissPSA (Motorflugzeuge) oder der FSB (Motorsegler) verlangt. Diese Bedingung ist integraler Bestandteil unseres Haftpflicht- und Kasko-Versicherungsvertrags.

Ein Trainingsunterbruch liegt vor, wenn kein Flug als PIC erfolgt ist:

- Bei Flugerfahrung weniger 100h — nach 3 Monaten
- Bei Flugerfahrung 100 – 500h — nach 6 Monaten
- Bei Flugerfahrung >500h — nach 9 Monaten
- Bei höheren Ausweisen (CPL, ATPL, FI) — jährlich

Als separate Flugzeugmuster gelten:
DV20 Katana // C172 Cessna // P28A-161 & -181 Cadet, Warrior, Archer // P28R Arrow // DR40 Robin // SF25 Falke // HK36 Dimona.

Auch Flüge auf Fremdflugzeugen derselben Muster (nicht FSB) werden berücksichtigt.

3.3 Alle 12 Monate ist ein durch einen Birrfelder Fluglehrer der SwissPSA (Motorflugzeuge) oder der FSB (Motorsegler) bestätigter **Jahres-Checkflug** nachzuweisen. Die Flüge sind nicht als Piloten-Qualifikationen zu verstehen, sondern dienen den Piloten als Auffrischung und sollen einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn erzeugen. Diese Flüge haben einer der nachstehenden Bedingungen zu entsprechen:

a) Jahres-Checkflug der FSB oder ansässiger Fluggruppen auf dem Birrfeld: Minimalprogramm mit Aus- und Einflug mit drei Landungen, Flugzeit ca. 25 Minuten, das Programm wird vorgängig abgesprochen (Briefing und Debriefing).

b) Ausbildungs- und Weiterbildungsflüge mit einem Fluglehrer der FSB die mindestens den Umfang von a) enthalten.

c) Checkflug zum Aufrechterhalten des Ratings nach EASA-Richtlinien oder zum Erhalt von höheren Ausweisen, der mindestens den Umfang von a) enthält.

Gleichwertige Flüge, die bei einer anderen Schule durchgeführt wurden, können auf Antrag und fallweise durch den Geschäftsleiter ebenfalls als Jahres-Checkflug anerkannt werden, insbesondere bei Inhabern höherer Ausweise.

3.4 Zum Fliegen anderer als bisher geflogenen Flugzeugtypen bedarf es einer Einweisung (Familiarisation) oder Unterschiedsschulung (Difference Training) gemäss EASA part-FCL.710.

3.5 Für Neukunden der FSB ist die Absolvierung einer Platzeinweisung obligatorisch, um die Eigenheiten des Birrfeld kennen zu lernen und selbständig sowie sicher weiter zu fliegen.

4 Allgemeine Bestimmungen für alle Piloten

4.1 Der Pilot ist verantwortlich für:

- die sorgfältige Vorbereitung seines Fluges und das Einholen allfälliger notwendiger Bewilligungen. Für spezielle FIüge (Kunstflug usw.) ist die Bewilligung des Flugplatzchefs oder einem seiner Stellvertreter einzuholen.
- Die Prüfung des TechLogs (AirManager) mit den Einträgen (CRS = Release; Hold-Item List; allfällige Einschränkungen) und ob das Flugzeug für den geplanten Flug lufttüchtig ist.
- Für die Einhaltung der Lufttransportverordnung: bei Flügen mit Passagieren, von denen ein Entgelt entgegengenommen wird, ist ein Beförderungsschein pro Passagier und Flug auszufüllen. Ein Exemplar ist dem Passagier auszuhändigen und ein Exemplar im AIS zu hinterlegen (siehe LTrV Art. 5).
- Die Erfüllung der im jeweiligen Land gültigen Vorschriften bezüglich Bordausrüstung. Allfällige Unkosten aus Nichterfüllung der länderspezifischen Vorschriften, für wie beispielsweise für Rückführungsflüge, gehen zu Lasten des Piloten.
- Die Erfüllung aller auf fremden Plätzen notwendigen Formalitäten und Vorschriften, insbesondere Zollvorschriften (Zollflugplätze der EU, die Flugzeuge der FSB AG sind nicht in der EU verzollt);
- die korrekte Parkierung und Sicherung des Flugzeuges auf allen Plätzen;
- die Haftung für allfällige Schäden, die durch das Flugzeug verursacht werden und nicht durch die Haftpflichtversicherung des Flugzeuges gedeckt sind.

4.2 Alle Bordakten der FSB-Flugzeuge sind in einer blauen Mappe im Flugzeug zusammengefasst. Der Pilot überprüft bei der Übernahme vor seinem Flug, dass diese Akten vollständig und noch gültig sind.

4.3 Die Flugzeuge sind nach den gültigen Betriebsvorschriften (AFM) zu bedienen. Allfällige Schäden aus Zuwiderhandlung gehen vollumfänglich zu Lasten des Piloten.

4.4 Für jeden Flug ist eine Reservation vorzunehmen und das Flugzeug vor Antritt des Fluges zu übernehmen. Mit dieser Handlung überlässt die FSB das Flugzeug zur Nutzung dem Mieter, Schüler oder Fluglehrer.

4.5 Vor jedem Flug oder einer Reihe von FIügen ist ein vollständiger Outside-Check durchzuführen. Allfällig festgestellte Schäden oder fehlende Bestandteile (Dokumente, Abdeckungen, Messstäbe, Deichseln), müssen bei der Übernahme des Flugzeugs im AirManager (TechLog) bzw. an der Reception gemeldet werden.

4.6 Das Mietobjekt ist vollständig und unbeschädigt zu retournieren. Allfällige Schäden oder Verluste sind bei der Rückgabe im Airmanager bzw. an der Rezeption zu rapportieren und fotografisch zu dokumentieren. Danach ist gemäss dem Merkblatt der Versicherung (im blauen Ordner) weiter vorzugehen. Die FSB behält sich vor, den verantwortlichen Piloten für Schäden und Verluste verantwortlich zu machen.

4.7 Flugzeuge der FSB müssen 30min vor HRH* (VFR-Manual RAC 4-4-1) gelandet sein. Als Ausnahme dürfen Flugzeuge bis HRH* operiert werden, wenn ein Fluglehrer der FSB an Bord ist.

5 Spezielle Bestimmungen für Motorflugpiloten (inkl. Motorsegler)

5.1 Jeder Flug (oder der erste Flug eine Serie aufeinander folgender FIüge) ist über das System Airmanager mittels einer *Departure Notifikation* **vor dem Flug** anzumelden.

5.2 Die Zuteilung der Flugzeuge erfolgt über das elektronische Reservationssystem gemäss den Reservationsregeln. Wir bitten alle Piloten um eine hohe Reservationsdisziplin. Diese dienen der Optimierung der Flugstunden auf den Flugzeugen und der Fairness unter den Piloten:

- Die Reservationszeit soll maximal das Doppelte der geplanten Flugzeit betragen (Ausnahme Ganz- oder Mehrtagesflüge);
- Mehrtagesflüge (ab 48h Reservationsdauer) sind vom Geschäftsleiter bewilligen zu lassen;
- Die Mindestflugzeit für ganztätige sowie mehrtägige Reservationen beträgt unter der Woche 2 Stunden, jedoch samstags/sonntags/feiertags je 3 Stunden pro Tag (für halbe Tage jeweils 1h / 1.5 h resp.).
- Beim Löschen von Reservationen vor dem Reservationsbeginn ist ein nachvollziehbarer Grund anzugeben, z.B. «Pilot krank», «Meteo im Birrfeld», «Meteo auf der Route». Die FSB wird diese Löschungen und Gründe statistisch auswerten.
- Reservierte Flugzeuge, die innert 15 Minuten nach Reservationsbeginn nicht abgeholt werden und keine Information erfolgt, werden vom Flugbetrieb (Rezeption, AIS) anderweitig zugeteilt, bzw. die Reservation gelöscht. Im Wiederholungsfalle wird 50% der Reservationszeit zu einem Drittel der anwendbaren Flugzeugmiete in Rechnung gestellt, maximal jedoch die Mindestflugzeit (siehe oben), mindestens der Betrag von CHF 50.-.
- Nach der Landung ist das Flugzeug im AirManager umgehend als zurückgebracht zu melden (via Check-In), damit der nächste Pilot das Flugzeug im System übernehmen kann.
- Der Geschäftsleiter kann in allen Belangen bei Bedarf Ausnahmen bewilligen.

5.3 Der Pilot ist verantwortlich, die Flüge so zu planen, dass keine Gefährdung für die Insassen und das Flugzeug besteht und während dieser Zeit keine Unterhaltsarbeiten fällig werden.

5.4 Der Pilot ist verantwortlich für korrektes Ausfüllen des elektronischen Flugbuches (Airmanager FlightLog), insbesondere der Eintrag der geflogenen Zeiten und der korrekte Zählerstand des Flight-Time Counters. Verpflichtend einzutragen sind alle Betankungsvorgänge (Birrfeld und auf Fremdplätzen) und das Nachfüllen von Öl mit den entsprechenden Mengen in Litern.

5.5 Der Pilot erfasst nach der vollständigen Landung eine Landemeldung in AirManager (Arrival Notifikation) mit der korrekten Anzahl Landungen (inklusive Touch-and-Go) und Durchstarts.

5.6 Für Treibstoffbezüge auf Fremdplätzen wird der aktuell im Birrfeld geltende Preis vergütet. Der Pilot trägt diese Bezüge unter *Fuel Uplift* direkt im AirManager FlightLog ein und lädt den entsprechenden Tankbeleg selbst ins System hoch.

5.7 Bei der Flugplanung ist gemäss EASA part-NCO für alle Unwägbarkeiten die „alternative course of action“ zu entwickeln, sei es bei Abweichungen:

- Nach dem Start (keine direkte Rückkehr möglich)
- En-route (ERA=*en-route Alternate*, Umwege durch Wetter, längere Dauer durch Gegenwind oder Performanceverluste, Holdings durch ATC, …)

- Bei der Landung (destination alternate, holdings).

Diese Faktoren sind bei der Fuelplanung angemessen als *Contingency Fuel* zu berücksichtigen. Diese Regelung gilt für alle Flugarten (Schule, Charter, Rundflug, Schleppflug, …).

5.8 Bei der Energieplanung (Fuel) des Fluges wendet die Fliegerschule Birrfeld AG (und die SwissPSA) die gesetzlichen Minima gemäss EASA part-NCO.OP.125 an. Nebst dem *Nominal Fuel* (geplanter Flug inkl. Taxi), dem *Contingency Fuel* (siehe Punkt 5.7) ist eine vorschriftsgemässe *Final Reserve* einzuplanen. Das Anbrauchen der *Final Reserve* gilt gemäss EASA bereits als Notfall (emergency) zu betrachten und ist mit Mayday zu melden.

5.9 Die Final Reserve ist gemäss OM (operations manual) der SwissPSA abhängig vom Flugvorhaben und den Bedingungen zu berechnen (für alle Flüge):

Aeroplanes			
Type of flight		**Minimum amount of fuel**	
		Condition	**Final Reserve Fuel / energy**
VFR day	Visual circuits	• taking-off and landing at the same aerodrome and always remaining in sight of that aerodrome • time to fly the number of visual circuits	• thereafter to fly for at least **10** minutes at maximum continuous cruise power at 1500 ft (450m) above the aerodrome
	En route flight and air exercise	• to fly to the aerodrome of intended landing; and/or • the time to complete the air exercise(s)	• thereafter to fly for at least **30** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination
VFR night	Visual circuits	• taking-off and landing at the same aerodrome • time to fly the number of visual circuits	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
	En route flight	• to fly to the aerodrome of intended landing	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
IFR	Destination alternate required	• to fly to the aerodrome of intended landing and to an alternate aerodrome	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
	No destination alternate required	• to fly to the aerodrome of intended landing	

5.10 Für alle Flüge ist eine Mass- and Balanceberechnung obligatorisch zu erstellen zwecks Sicherstellung, dass kein Flug mit einem Gewicht über dem maximalen Startgewicht oder ausserhalb der Schwerpunktslimiten gemäss AFM durchgeführt wird. Die FSB kann für Schul- und Rundflüge ein Berechnungstool zur Verfügung stellen, welches die Standards der SwissPSA erfüllt.

6 Spezielle Bestimmungen für Segelflugpiloten

6.1 Streckenflüge mit Segelflugzeugen der FSB AG bedürfen der Bewilligung des Cheffluglehrers der DTO Fliegerschule Birrfeld. Für Landschaden bei Aussenlandungen hat der Pilot selbst aufzukommen.

6.2 Jeder Start ist über das System Airmanager (Departure Notifikation) vor dem Flug anzumelden.

6.3 Der Pilot ist verantwortlich für korrektes Ausfüllen der Flugabrechnung im elektronischen Flugbuch (Airmanager FlightLog), insbesondere der Eintrag der geflogenen Zeiten. Der Pilot erfasst nach der Landung eine Landemeldung in AirManager (Arrival Notifikation).

7 Spezielle Bestimmungen für Schulflüge der SwissPSA

7.1 Schwierige meteorologischen Bedingungen (inkl. Vulkanasche) beschränken den Betrieb von Flugzeugen der Flugschule. Der DCFI beschränkt hierzu die Anzahl Flugzeuge, die in einem Trainingsgebiet gleichzeitig in der Luft sind.

7.2 Für Schulflüge der FSB gelten die folgenden Beschränkungen:

Conditions	**Traffic Pattern**	**Training Area Nord-West**	**Training Area Süd-West**
Normal weather	7 Aircrafts	8 Aircrafts	12 Aircrafts
Poor weather conditions and special weather phenomena, including volcanic ash	5 Aircrafts	6 Aircrafts	10 Aircrafts
FI with restricted privileges	For an FI with restricted privileges the above-mentioned numbers of aircraft are decreased by 0.		

7.3 Die Trainingsräume sind im Leitfaden der SwissPSA (OM Annex, für Fluglehrer) dargestellt.

8 Haftung der Fliegerschule Birrfeld AG

8.1 Die FSB AG lehnt jede Haftung für Schäden und Nachteile, die den Piloten, Flugschülern und anderen Personen aus dem Flugbetrieb entstehen, ab. Werden für die Schulung Flugzeuge eines anderen Halters verwendet, lehnt die FSB AG grundsätzlich jede Haftung für Schäden an Material und Insassen ab.

8.2 Die Haftung der Schule und ihres Personals für Schäden, welche der Schüler anlässlich der Schulung erleidet, ist im Rahmen der Betriebshaftpflicht der Fliegerschule beschränkt. Höhere oder anderweitige Forderungen sind ausgeschlossen.

8.3 Die Bestimmungen der aktuellen Haftpflichtversicherung können jederzeit im AIS angefragt werden und sind im Dokument *Versicherungsbestimmungen und Deckungslimiten* online abrufbar. Mehrkosten, die durch ein Fehlverhalten des Piloten entstehen, hat der verantwortliche Pilot vollumfänglich zu übernehmen.

9 Bruchrisiko / Schadenbeteiligung (Schäden am benützten Luftfahrzeug)

9.1 Bei Doppelsteuerflügen mit dem Fluglehrer haftet der Flugschüler nicht.

9.2 Bei Verschulden des Piloten (PIC) auf einem Flug, oder eines Schülers auf einem Soloflug, haftet derselbe mit einem Betrag von max. CHF 10'000.- (Selbstbehalt). Durch Piloten verursachte Schäden (am Boden und in der Luft) werden in Rechnung gestellt.

9.3 Schäden, die eine Versicherung aufgrund grobfahrlässigen Verschuldens ablehnt, hat der Schadenverursacher vollumfänglich zu übernehmen.

9.4 Die Haftung der Fluglehrer, der Rundflug- und Schlepp-Piloten in den Diensten der FSB AG ist beschränkt im Umfang der bestehenden Haftpflichtversicherung der Fliegerschule Birrfeld AG.

10 Versicherungsdeckung

10.1 Haftpflichtversicherung

- Für einplätzige Luftfahrzeuge (wie HB-EUP) besteht eine gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschaden Dritter ausserhalb des Luftfahrzeuges.
- Für mehrplätzige Luftfahrzeuge besteht eine gesetzliche vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für Personen und Sachschaden Dritter ausserhalb des Luftfahrzeuges sowie für Personenschäden der Passagiere und der Flugschüler (am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer).

10.2 Insassen-Unfallversicherung

- Pilotensitz: Für diesen Versicherungsschutz ist der Pilot selbst verantwortlich! Der Versicherungsschutz kann gewahrt sein durch: Obligatorische Unfallversicherung (UVGO), SUVA, private Unfallversicherung oder der Krankenkassen (KVG).
- Passagiersitze: Es besteht kein gesetzliches Obligatorium für eine Insassenunfallversicherung. Auf einzelnen Luftfahrzeugen besteht jedoch eine entsprechende Sitzplatzversicherung.
- Pilotenrechtschutz: Jeder Pilot ist für seine Tätigkeit als Pilot rechtschutzversichert.

10.3 Massgeblich sind in jedem Fall die seitens der Versicherung gegenüber der FSB AG angewendeten Versicherungsvertrags- bzw. Gesetzesbestimmungen. Eine Übersicht der verschiedenen aktuellen Versicherungsleistungen, sowie die Möglichkeiten, sich als Pilot zusätzlich abzusichern, sind in einem separaten Merkblatt jederzeit einsehbar.

11 Verhalten und Meldepflicht bei Unfällen, Pannen und Zwischenfällen

11.1 Pannen, Zwischenfälle-, Beinaheunfälle und Unfälle sind umgehend an die Rezeption (AIS) zu melden. Einträge im elektronischen technischen Flugbuch des Flugzeugs (AirManager TechLog) sind gemäss Richtlinie *Airmanager TechLog Guidance* vorzunehmen, die an Bord jedes Flugzeuges vorhanden ist (blauer Ordner).

11.2 Wir machen den Piloten (PIC) auf die gesetzlichen Vorschriften zum Reporting aufmerksam. Ereignisse sind der SUST auf dem schnellsten Weg zu melden, dazu ist die Alarmzentrale der

schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA) unter Telefonnummer 1414 zu kontaktieren. Weiter zu beachten sind die Pflichten des *Occurrence Reportings* ans BAZL/EASA (https://e2.aviationreporting.eu/reporting) und die Reportingpflicht für Fluglehrer der SwissPSA für Schulflüge.

11.3 Bei Pannen, Zwischenfällen oder Unfällen ist der Pilot für seinen Versicherungsschutz bezüglich Mehrkosten für Übernachtungen, persönliche Rückreise etc. verantwortlich. Er hat seine Passagiere zu informieren, dass allfällige Rückreisekosten, Mehrkosten etc durch den Passagier zu tragen sind, resp. der Passagier für seinen persönlichen Versicherungsschutz selbst verantwortlich ist. Allfällige Mehrkosten, welche entstehen, dass Mitarbeiter an den Ort des Zwischenfalles reisen müssen, resp. das Luftfahrzeug zurückgeflogen werden muss, werden durch die FSB AG getragen, sofern den Piloten kein Verschulden trifft.

11.4 Der Pilot hat verletzten Passagieren oder Drittpersonen (ohne sich selbst zu gefährden) erste Hilfe zu leisten oder für diese Hilfe zu sorgen. Abgesehen von notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten dürfen keine Veränderungen an der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die Untersuchung erschweren könnten.

11.5 Der für den Flug verantwortliche Pilot hat der Versicherung alle notwendigen Auskünfte und Unterlagen zur Verfügung zu stellen, um den Schaden durch die Versicherung regulieren zu können (gesetzliche Mitwirkungspflicht gemäss VVG Versicherungsvertragsgesetz). Der Pilot hat der Versicherung einen Pilotenbericht nach den Vorgaben der Versicherungsgesellschaft zu erstellen. Ein Merkblatt Verhalten im Schadenfalle mit den entsprechenden Kontaktdaten ist in den Bordakten vorhanden

11.6 Kommt ein verantwortlicher Pilot diesen Bestimmungen nicht oder nur ungenügend nach so hat er allfällige Mehrkosten, Deckungseinschränken, oder Minderleistungen der Versicherungen selbst zu übernehmen.

12 Vergehen gegen die Flugdisziplin, Ausschluss vom Flugbetrieb

12.1 Vergehen gegen die Flugdisziplin werden wie folgt geahndet:

- mündlicher oder schriftlicher Verweis des Fluglehrers, des Flugplatzchefs oder des Geschäftsleiters;
- Verhängen eines Startverbots von gewisser Dauer durch den Flugplatzchef oder den Chefflueglehrer;
- Temporäre Sistierung von der Miete von Flugzeugen der FSB durch den Geschäftsleiter.

12.2 Personen können vom Geschäftsleiter vom Flugbetrieb ausgeschlossen werden, insbesondere (aber nicht abschliessend) aus folgenden Gründen:

- Wenn Sie die Reglemente, Weisungen und Richtlinien der FSB AG verletzen, insbesondere die Sorgfaltspflichten zu den Flugzeugen;
- Wenn sie ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der FSB AG nicht nachkommen;
- Falls sie sich unkameradschaftlich verhalten.

12.3 Gegen die getroffenen Massnahmen kann innert 14 Tagen beim Verwaltungsrat ein Wiedererwägungsgesuch gestellt werden.

13 Benutzung von Flugzeugen der FSB AG

13.1 Generelle Einschränkungen und Vorgaben

- Sämtliche Passagiere und Gepäckstücke sind mit den vorhandenen Gurten gut zu sichern.
- An Bord von FSB-Flugzeugen dürfen keine Tiere oder gefährliche Güter mitgeführt werden.
- Das Anbringen von Gegenständen aussen am Flugzeug, (z.B. Kameras) ist verboten.
- Nach dem Flug ist das Flugzeug mit geeignetem Reinigungsmaterial (an den Tankstellen oder bei der Werkstatt) sauber zu reinigen und die Scheiben zu trocknen. Insbesondere gilt dies für alle Eintrittskanten, Propeller, Cockpitscheiben und dem Innenraum. Es ist zu beachten, dass für die Reinigung der Windschutzscheiben nur Wasser und Papier zu verwenden ist Wir verweisen hierzu auf das im AIS ausliegende Merkblatt «Umgang mit Flugmaterial».

13.2 **Feuerpolizeiliche Vorschriften:** In der Umgebung von Flugzeugen, Tankanlagen, Hangars und Werkstätten ist das Rauchen strengstens verboten. Geeignete Feuerlöschgeräte befinden sich an den Tankstellen und in allen Hangars. Sie sind durch Pfeile gut sichtbar markiert. Die Alarmierung der Flugplatzfeuerwehr erfolgt durch den diensthabenden Flugplatzchef (via Rezeption, per Telefon oder Flugfunk).

14 Benutzung von Räumen der FSB AG und des Flugplatzes

14.1 Die Benutzer sind angehalten, alle Einrichtungen mit Sorgfalt zu benutzen, Ordnung zu halten und andere Benutzer nicht zu stören.

14.2 Die Benutzer der Aufenthalts- und Unterkunftsräumen haben sich vor deren Bezug beim AIS zu melden und vor dem Weggang mit dem AIS abzurechnen.

14.3 Die Benutzung des Theorieraumes im Rahmen von Kursen der FSB AG ist in den entsprechenden Gebühren inbegriffen. Gruppen, die den Theorieraum benutzen wollen, melden sich frühzeitig im AIS zwecks Reservierung. Die Abrechnung soll unmittelbar nach der Benutzung mit dem AIS vorgenommen werden.

14.4 Der Simulator und das Instruktionsmaterial dürfen nur mit ausdrücklicher Bewilligung durch die verantwortlichen Instruktoren benutzt werden. Diese sorgen für die ordnungsgemässe Führung und Erfassung der Startliste.

14.5 Die Werkstatt (Maintenance) der FSB AG darf von Privatpersonen nur im Zusammenhang mit der Erledigung eines Auftrages oder mit einer Bewilligung betreten werden.

15 Rechnungsstellung

15.1 Die Kosten der Flüge bei der Fliegerschule setzen sich zusammen aus den Kosten der Flugzeit, den Treibstoffzuschlägen, den Lande- und Zolltaxen, den Instruktorstunden bei Schulflügen, sowie individuell bezogenem oder gemieteten Material.

15.2 Die Verrechnung der **Flugzeiten** erfolgt gemäss dem Flugminutenzähler FTC im Flugzeug. Dieser ist vor und nach dem Flug zu kontrollieren und korrekt im Airmanager FlightLog einzutragen. Bei

Falscheintragungen des Vorgängers muss dieser kontaktiert werden (Telefonnummer im Reservationssystem ersichtlich). Zusätzlich ist die Rezeption (AIS) vor dem Flug zu kontaktieren (persönlich, telefonisch oder per E-Mail mit Foto des FTC).

15.3 Die Rechnungsstellung für die Flugzeug- und Simulatorbenutzung, Gebühren u.s.w., erfolgt monatlich getrennt durch die Fliegerschule Birrfeld und den Flugplatz (Lande- und Zolltaxen) an die registrierte E-Mailadresse. Barzahlungen oder Zahlungen mit der EC-Karte am Schalter der Rezeption sind zu Bürozeigen möglich (bei Kreditkartenzahlung wird ein Zuschlag verrechnet).

15.4 Der Kunde der FSB AG verpflichtet sich zur Zahlung seiner Rechnungen innerhalb der angegebenen Frist und zu den zur Zeit der Rechnungsstellung geltenden Tarifen.

15.5 Für den Mehraufwand werden dem Kunden Bearbeitungsgebühren nach Aufwand in Rechnung gestellt (in Klammer die maximalen Preise):

- Versand von Papierrechnungen (CHF 5.-);
- Gutschrift bei über dem Rechnungsbetrag erfolgten Einzahlungen (CHF 10.-)
- Korrektur falsch abgelesener FTC-Zählerstand oder anderer Fehleingaben im FlightLog von Airmanager (CHF 20.-)
- Weiterverrechnung von externen Landetaxen (CHF 25.-)
- Korrekturen von erstellten Rechnungen, falls dies der Pilot verschuldet (CHF 50.-).
- Mahngebühren (CHF 25.-)

Die Geschäftsleitung der Fliegerschule Birrfeld AG

Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB's), Haftungs- und Betriebsreglement der Fliegerschule Birrfeld AG

Zur besseren Lesbarkeit wird in den AGB's das generische Maskulin verwendet. Die Formulierungen beziehen sich auf alle Geschlechter.

1 Gültigkeit des Reglements

1.1 Dieses Reglement findet für alle fliegerischen Tätigkeiten der Fliegerschule Birrfeld AG (mit Ausnahme der Maintenance) Anwendung und ersetzt alle früheren Versionen.

1.2 Durch die Reservation und die Übernahme eines Flugzeugs der Fliegerschule Birrfeld AG erklärt sich der Pilot mit diesen allgemeinen Geschäftsbedingungen einverstanden.

2 Allgemeines

2.1 Die Benutzung des Flugmaterials der FSB AG steht allen Piloten offen, die im Besitze der entsprechenden und gültigen Ausweise des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) oder eines vom BAZL anerkannten ausländischen Ausweises sind, von der FSB zum Flugbetrieb zugelassen wurden und gegen die keine Sperrung durch Funktionäre der FSB AG ausgesprochen wurde.

2.2 Vor der erstmaligen Aufnahme der Flugtätigkeit im Rahmen der FSB AG hat sich der Pilot an der Rezeption (AIS) schriftlich anzumelden. Motorflieger (SEP und TMG rating) haben vor Antritt ihrer Flugtätigkeit eine unverzinste Kaution von CHF 1'000.- zu leisten.

2.3 Der Flugbetrieb der FSB AG wird nach den gesetzlichen Vorschriften und den Richtlinien des BAZL und der EASA durchgeführt. Jeder Pilot hat sich vor Antritt eines Fluges selbst über diese Bestimmungen in der aktuell gültigen Form zu orientieren.

2.4 Für Platzvolten und alle anderen Weisungen zum Flugplatz Birrfeld wird auf das AIP Schweiz als rechtlich bindende Grundlage verwiesen. Die Richtlinien und Weisungen zur Benutzung der Flugzeuge der Fliegerschule Birrfeld sind im FlyDrive des Airmanager publiziert.

2.5 Mietbeginn und Mietende sind ohne anderslautende Vereinbarung mit der Flugschulleitung immer auf dem Flugplatz Birrfeld. Allfällige der FSB entstehende Kosten für einen Rücktransport des Flugzeuges ins Birrfeld werden dem Mieter vollumfänglich verrechnet.

2.6 Die Bestimmungen zur Verminderung des Fluglärms sind strikte einzuhalten.

2.7 Den Anordnungen der Flugplatzfunktionäre ist uneingeschränkt Folge zu leisten.

2.8 Die Fliegerschule Birrfeld verwendet für die Abwicklung ihrer Flüge das System AirManager von Airtraining GmbH. Die Verwendung des Systems ist für alle Flüge obligatorisch und bedingt die Identifikation über eine **persönliche E-Mailadresse.** Eine Vermietung ohne Identifikation per E-Mail ist nicht möglich. Der Rechnungsversand erfolgt ebenfalls elektronisch an diese E-Mailadresse. Die Unterlagen zur Bedienung des Systems befinden sich auf der Webpage, im Airmanager (Flydrive) und sind an der Rezeption (AIS) erhältlich.

3 Kontroll- und Checkflüge (vormals Weisung 1-04)

3.1 Eine Benutzung von Motorflugzeugen oder Motorseglern der FSB AG ist nur zulässig, wenn kein **Trainingsunterbruch** vorliegt und der Pilot einen gültigen **Jahres-Checkflug** vorzuweisen hat.

3.2 Nach einem **Trainingsunterbruch** auf dem entsprechenden Flugzeugmuster (gemäss Einteilung der FSB) wird von Piloten ein Checkflug mit einem Birrfelder Fluglehrer der SwissPSA (Motorflugzeuge) oder der FSB (Motorsegler) verlangt. Diese Bedingung ist integraler Bestandteil unseres Haftpflicht- und Kasko-Versicherungsvertrags.

Ein Trainingsunterbruch liegt vor, wenn kein Flug als PIC erfolgt ist:

- Bei Flugerfahrung weniger 100h — nach 3 Monaten
- Bei Flugerfahrung 100 – 500h — nach 6 Monaten
- Bei Flugerfahrung >500h — nach 9 Monaten
- Bei höheren Ausweisen (CPL, ATPL, FI) — jährlich

Als separate Flugzeugmuster gelten:
DV20 Katana // C172 Cessna // P28A-161 & -181 Cadet, Warrior, Archer // P28R Arrow // DR40 Robin // SF25 Falke // HK36 Dimona.

Auch Flüge auf Fremdflugzeugen derselben Muster (nicht FSB) werden berücksichtigt.

3.3 Alle 12 Monate ist ein durch einen Birrfelder Fluglehrer der SwissPSA (Motorflugzeuge) oder der FSB (Motorsegler) bestätigter **Jahres-Checkflug** nachzuweisen. Die Flüge sind nicht als Piloten-Qualifikationen zu verstehen, sondern dienen den Piloten als Auffrischung und sollen einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn erzeugen. Diese Flüge haben einer der nachstehenden Bedingungen zu entsprechen:

a) Jahres-Checkflug der FSB oder ansässiger Fluggruppen auf dem Birrfeld: Minimalprogramm mit Aus- und Einflug mit drei Landungen, Flugzeit ca. 25 Minuten, das Programm wird vorgängig abgesprochen (Briefing und Debriefing).

b) Ausbildungs- und Weiterbildungsflüge mit einem Fluglehrer der FSB die mindestens den Umfang von a) enthalten.

c) Checkflug zum Aufrechterhalten des Ratings nach EASA-Richtlinien oder zum Erhalt von höheren Ausweisen, der mindestens den Umfang von a) enthält.

Gleichwertige Flüge, die bei einer anderen Schule durchgeführt wurden, können auf Antrag und fallweise durch den Geschäftsleiter ebenfalls als Jahres-Checkflug anerkannt werden, insbesondere bei Inhabern höherer Ausweise.

3.4 Zum Fliegen anderer als bisher geflogenen Flugzeugtypen bedarf es einer Einweisung (Familiarisation) oder Unterschiedsschulung (Difference Training) gemäss EASA part-FCL.710.

3.5 Für Neukunden der FSB ist die Absolvierung einer Platzeinweisung obligatorisch, um die Eigenheiten des Birrfeld kennen zu lernen und selbständig sowie sicher weiter zu fliegen.

4 Allgemeine Bestimmungen für alle Piloten

4.1 Der Pilot ist verantwortlich für:

- die sorgfältige Vorbereitung seines Fluges und das Einholen allfälliger notwendiger Bewilligungen. Für spezielle FIüge (Kunstflug usw.) ist die Bewilligung des Flugplatzchefs oder einem seiner Stellvertreter einzuholen.
- Die Prüfung des TechLogs (AirManager) mit den Einträgen (CRS = Release; Hold-Item List; allfällige Einschränkungen) und ob das Flugzeug für den geplanten Flug lufttüchtig ist.
- Für die Einhaltung der Lufttransportverordnung: bei Flügen mit Passagieren, von denen ein Entgelt entgegengenommen wird, ist ein Beförderungsschein pro Passagier und Flug auszufüllen. Ein Exemplar ist dem Passagier auszuhändigen und ein Exemplar im AIS zu hinterlegen (siehe LTrV Art. 5).
- Die Erfüllung der im jeweiligen Land gültigen Vorschriften bezüglich Bordausrüstung. Allfällige Unkosten aus Nichterfüllung der länderspezifischen Vorschriften, für wie beispielsweise für Rückführungsflüge, gehen zu Lasten des Piloten.
- Die Erfüllung aller auf fremden Plätzen notwendigen Formalitäten und Vorschriften, insbesondere Zollvorschriften (Zollflugplätze der EU, die Flugzeuge der FSB AG sind nicht in der EU verzollt);
- die korrekte Parkierung und Sicherung des Flugzeuges auf allen Plätzen;
- die Haftung für allfällige Schäden, die durch das Flugzeug verursacht werden und nicht durch die Haftpflichtversicherung des Flugzeuges gedeckt sind.

4.2 Alle Bordakten der FSB-Flugzeuge sind in einer blauen Mappe im Flugzeug zusammengefasst. Der Pilot überprüft bei der Übernahme vor seinem Flug, dass diese Akten vollständig und noch gültig sind.

4.3 Die Flugzeuge sind nach den gültigen Betriebsvorschriften (AFM) zu bedienen. Allfällige Schäden aus Zuwiderhandlung gehen vollumfänglich zu Lasten des Piloten.

4.4 Für jeden Flug ist eine Reservation vorzunehmen und das Flugzeug vor Antritt des Fluges zu übernehmen. Mit dieser Handlung überlässt die FSB das Flugzeug zur Nutzung dem Mieter, Schüler oder Fluglehrer.

4.5 Vor jedem Flug oder einer Reihe von FIügen ist ein vollständiger Outside-Check durchzuführen. Allfällig festgestellte Schäden oder fehlende Bestandteile (Dokumente, Abdeckungen, Messstäbe, Deichseln), müssen bei der Übernahme des Flugzeugs im AirManager (TechLog) bzw. an der Reception gemeldet werden.

4.6 Das Mietobjekt ist vollständig und unbeschädigt zu retournieren. Allfällige Schäden oder Verluste sind bei der Rückgabe im Airmanager bzw. an der Rezeption zu rapportieren und fotografisch zu dokumentieren. Danach ist gemäss dem Merkblatt der Versicherung (im blauen Ordner) weiter vorzugehen. Die FSB behält sich vor, den verantwortlichen Piloten für Schäden und Verluste verantwortlich zu machen.

4.7 Flugzeuge der FSB müssen 30min vor HRH* (VFR-Manual RAC 4-4-1) gelandet sein. Als Ausnahme dürfen Flugzeuge bis HRH* operiert werden, wenn ein Fluglehrer der FSB an Bord ist.

5 Spezielle Bestimmungen für Motorflugpiloten (inkl. Motorsegler)

5.1 Jeder Flug (oder der erste Flug eine Serie aufeinander folgender FIüge) ist über das System Airmanager mittels einer *Departure Notifikation* **vor dem Flug** anzumelden.

5.2 Die Zuteilung der Flugzeuge erfolgt über das elektronische Reservationssystem gemäss den Reservationsregeln. Wir bitten alle Piloten um eine hohe Reservationsdisziplin. Diese dienen der Optimierung der Flugstunden auf den Flugzeugen und der Fairness unter den Piloten:

- Die Reservationszeit soll maximal das Doppelte der geplanten Flugzeit betragen (Ausnahme Ganz- oder Mehrtagesflüge);
- Mehrtagesflüge (ab 48h Reservationsdauer) sind vom Geschäftsleiter bewilligen zu lassen;
- Die Mindestflugzeit für ganztätige sowie mehrtägige Reservationen beträgt unter der Woche 2 Stunden, jedoch samstags/sonntags/feiertags je 3 Stunden pro Tag (für halbe Tage jeweils 1h / 1.5 h resp.).
- Beim Löschen von Reservationen vor dem Reservationsbeginn ist ein nachvollziehbarer Grund anzugeben, z.B. «Pilot krank», «Meteo im Birrfeld», «Meteo auf der Route». Die FSB wird diese Löschungen und Gründe statistisch auswerten.
- Reservierte Flugzeuge, die innert 15 Minuten nach Reservationsbeginn nicht abgeholt werden und keine Information erfolgt, werden vom Flugbetrieb (Rezeption, AIS) anderweitig zugeteilt, bzw. die Reservation gelöscht. Im Wiederholungsfalle wird 50% der Reservationszeit zu einem Drittel der anwendbaren Flugzeugmiete in Rechnung gestellt, maximal jedoch die Mindestflugzeit (siehe oben), mindestens der Betrag von CHF 50.-.
- Nach der Landung ist das Flugzeug im AirManager umgehend als zurückgebracht zu melden (via Check-In), damit der nächste Pilot das Flugzeug im System übernehmen kann.
- Der Geschäftsleiter kann in allen Belangen bei Bedarf Ausnahmen bewilligen.

5.3 Der Pilot ist verantwortlich, die Flüge so zu planen, dass keine Gefährdung für die Insassen und das Flugzeug besteht und während dieser Zeit keine Unterhaltsarbeiten fällig werden.

5.4 Der Pilot ist verantwortlich für korrektes Ausfüllen des elektronischen Flugbuches (Airmanager FlightLog), insbesondere der Eintrag der geflogenen Zeiten und der korrekte Zählerstand des Flight-Time Counters. Verpflichtend einzutragen sind alle Betankungsvorgänge (Birrfeld und auf Fremdplätzen) und das Nachfüllen von Öl mit den entsprechenden Mengen in Litern.

5.5 Der Pilot erfasst nach der vollständigen Landung eine Landemeldung in AirManager (Arrival Notifikation) mit der korrekten Anzahl Landungen (inklusive Touch-and-Go) und Durchstarts.

5.6 Für Treibstoffbezüge auf Fremdplätzen wird der aktuell im Birrfeld geltende Preis vergütet. Der Pilot trägt diese Bezüge unter *Fuel Uplift* direkt im AirManager FlightLog ein und lädt den entsprechenden Tankbeleg selbst ins System hoch.

5.7 Bei der Flugplanung ist gemäss EASA part-NCO für alle Unwägbarkeiten die „alternative course of action“ zu entwickeln, sei es bei Abweichungen:

- Nach dem Start (keine direkte Rückkehr möglich)
- En-route (ERA=*en-route Alternate*, Umwege durch Wetter, längere Dauer durch Gegenwind oder Performanceverluste, Holdings durch ATC, …)

- Bei der Landung (destination alternate, holdings).

Diese Faktoren sind bei der Fuelplanung angemessen als *Contingency Fuel* zu berücksichtigen. Diese Regelung gilt für alle Flugarten (Schule, Charter, Rundflug, Schleppflug, …).

5.8 Bei der Energieplanung (Fuel) des Fluges wendet die Fliegerschule Birrfeld AG (und die SwissPSA) die gesetzlichen Minima gemäss EASA part-NCO.OP.125 an. Nebst dem *Nominal Fuel* (geplanter Flug inkl. Taxi), dem *Contingency Fuel* (siehe Punkt 5.7) ist eine vorschriftsgemässe *Final Reserve* einzuplanen. Das Anbrauchen der *Final Reserve* gilt gemäss EASA bereits als Notfall (emergency) zu betrachten und ist mit Mayday zu melden.

5.9 Die Final Reserve ist gemäss OM (operations manual) der SwissPSA abhängig vom Flugvorhaben und den Bedingungen zu berechnen (für alle Flüge):

Aeroplanes			
Type of flight		**Minimum amount of fuel**	
		Condition	**Final Reserve Fuel / energy**
VFR day	Visual circuits	• taking-off and landing at the same aerodrome and always remaining in sight of that aerodrome • time to fly the number of visual circuits	• thereafter to fly for at least **10** minutes at maximum continuous cruise power at 1500 ft (450m) above the aerodrome
	En route flight and air exercise	• to fly to the aerodrome of intended landing; and/or • the time to complete the air exercise(s)	• thereafter to fly for at least **30** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination
VFR night	Visual circuits	• taking-off and landing at the same aerodrome • time to fly the number of visual circuits	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
	En route flight	• to fly to the aerodrome of intended landing	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
IFR	Destination alternate required	• to fly to the aerodrome of intended landing and to an alternate aerodrome	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
	No destination alternate required	• to fly to the aerodrome of intended landing	

5.10 Für alle Flüge ist eine Mass- and Balanceberechnung obligatorisch zu erstellen zwecks Sicherstellung, dass kein Flug mit einem Gewicht über dem maximalen Startgewicht oder ausserhalb der Schwerpunktslimiten gemäss AFM durchgeführt wird. Die FSB kann für Schul- und Rundflüge ein Berechnungstool zur Verfügung stellen, welches die Standards der SwissPSA erfüllt.

6 Spezielle Bestimmungen für Segelflugpiloten

6.1 Streckenflüge mit Segelflugzeugen der FSB AG bedürfen der Bewilligung des Cheffluglehrers der DTO Fliegerschule Birrfeld. Für Landschaden bei Aussenlandungen hat der Pilot selbst aufzukommen.

6.2 Jeder Start ist über das System Airmanager (Departure Notifikation) vor dem Flug anzumelden.

6.3 Der Pilot ist verantwortlich für korrektes Ausfüllen der Flugabrechnung im elektronischen Flugbuch (Airmanager FlightLog), insbesondere der Eintrag der geflogenen Zeiten. Der Pilot erfasst nach der Landung eine Landemeldung in AirManager (Arrival Notifikation).

7 Spezielle Bestimmungen für Schulflüge der SwissPSA

7.1 Schwierige meteorologischen Bedingungen (inkl. Vulkanasche) beschränken den Betrieb von Flugzeugen der Flugschule. Der DCFI beschränkt hierzu die Anzahl Flugzeuge, die in einem Trainingsgebiet gleichzeitig in der Luft sind.

7.2 Für Schulflüge der FSB gelten die folgenden Beschränkungen:

Conditions	**Traffic Pattern**	**Training Area Nord-West**	**Training Area Süd-West**
Normal weather	7 Aircrafts	8 Aircrafts	12 Aircrafts
Poor weather conditions and special weather phenomena, including volcanic ash	5 Aircrafts	6 Aircrafts	10 Aircrafts
FI with restricted privileges	For an FI with restricted privileges the above-mentioned numbers of aircraft are decreased by 0.		

7.3 Die Trainingsräume sind im Leitfaden der SwissPSA (OM Annex, für Fluglehrer) dargestellt.

8 Haftung der Fliegerschule Birrfeld AG

8.1 Die FSB AG lehnt jede Haftung für Schäden und Nachteile, die den Piloten, Flugschülern und anderen Personen aus dem Flugbetrieb entstehen, ab. Werden für die Schulung Flugzeuge eines anderen Halters verwendet, lehnt die FSB AG grundsätzlich jede Haftung für Schäden an Material und Insassen ab.

8.2 Die Haftung der Schule und ihres Personals für Schäden, welche der Schüler anlässlich der Schulung erleidet, ist im Rahmen der Betriebshaftpflicht der Fliegerschule beschränkt. Höhere oder anderweitige Forderungen sind ausgeschlossen.

8.3 Die Bestimmungen der aktuellen Haftpflichtversicherung können jederzeit im AIS angefragt werden und sind im Dokument *Versicherungsbestimmungen und Deckungslimiten* online abrufbar. Mehrkosten, die durch ein Fehlverhalten des Piloten entstehen, hat der verantwortliche Pilot vollumfänglich zu übernehmen.

9 Bruchrisiko / Schadenbeteiligung (Schäden am benützten Luftfahrzeug)

9.1 Bei Doppelsteuerflügen mit dem Fluglehrer haftet der Flugschüler nicht.

9.2 Bei Verschulden des Piloten (PIC) auf einem Flug, oder eines Schülers auf einem Soloflug, haftet derselbe mit einem Betrag von max. CHF 10'000.- (Selbstbehalt). Durch Piloten verursachte Schäden (am Boden und in der Luft) werden in Rechnung gestellt.

9.3 Schäden, die eine Versicherung aufgrund grobfahrlässigen Verschuldens ablehnt, hat der Schadenverursacher vollumfänglich zu übernehmen.

9.4 Die Haftung der Fluglehrer, der Rundflug- und Schlepp-Piloten in den Diensten der FSB AG ist beschränkt im Umfang der bestehenden Haftpflichtversicherung der Fliegerschule Birrfeld AG.

10 Versicherungsdeckung

10.1 Haftpflichtversicherung

- Für einplätzige Luftfahrzeuge (wie HB-EUP) besteht eine gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschaden Dritter ausserhalb des Luftfahrzeuges.
- Für mehrplätzige Luftfahrzeuge besteht eine gesetzliche vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für Personen und Sachschaden Dritter ausserhalb des Luftfahrzeuges sowie für Personenschäden der Passagiere und der Flugschüler (am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer).

10.2 Insassen-Unfallversicherung

- Pilotensitz: Für diesen Versicherungsschutz ist der Pilot selbst verantwortlich! Der Versicherungsschutz kann gewahrt sein durch: Obligatorische Unfallversicherung (UVGO), SUVA, private Unfallversicherung oder der Krankenkassen (KVG).
- Passagiersitze: Es besteht kein gesetzliches Obligatorium für eine Insassenunfallversicherung. Auf einzelnen Luftfahrzeugen besteht jedoch eine entsprechende Sitzplatzversicherung.
- Pilotenrechtschutz: Jeder Pilot ist für seine Tätigkeit als Pilot rechtschutzversichert.

10.3 Massgeblich sind in jedem Fall die seitens der Versicherung gegenüber der FSB AG angewendeten Versicherungsvertrags- bzw. Gesetzesbestimmungen. Eine Übersicht der verschiedenen aktuellen Versicherungsleistungen, sowie die Möglichkeiten, sich als Pilot zusätzlich abzusichern, sind in einem separaten Merkblatt jederzeit einsehbar.

11 Verhalten und Meldepflicht bei Unfällen, Pannen und Zwischenfällen

11.1 Pannen, Zwischenfälle-, Beinaheunfälle und Unfälle sind umgehend an die Rezeption (AIS) zu melden. Einträge im elektronischen technischen Flugbuch des Flugzeugs (AirManager TechLog) sind gemäss Richtlinie *Airmanager TechLog Guidance* vorzunehmen, die an Bord jedes Flugzeuges vorhanden ist (blauer Ordner).

11.2 Wir machen den Piloten (PIC) auf die gesetzlichen Vorschriften zum Reporting aufmerksam. Ereignisse sind der SUST auf dem schnellsten Weg zu melden, dazu ist die Alarmzentrale der

schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA) unter Telefonnummer 1414 zu kontaktieren. Weiter zu beachten sind die Pflichten des *Occurrence Reportings* ans BAZL/EASA (https://e2.aviationreporting.eu/reporting) und die Reportingpflicht für Fluglehrer der SwissPSA für Schulflüge.

11.3 Bei Pannen, Zwischenfällen oder Unfällen ist der Pilot für seinen Versicherungsschutz bezüglich Mehrkosten für Übernachtungen, persönliche Rückreise etc. verantwortlich. Er hat seine Passagiere zu informieren, dass allfällige Rückreisekosten, Mehrkosten etc durch den Passagier zu tragen sind, resp. der Passagier für seinen persönlichen Versicherungsschutz selbst verantwortlich ist. Allfällige Mehrkosten, welche entstehen, dass Mitarbeiter an den Ort des Zwischenfalles reisen müssen, resp. das Luftfahrzeug zurückgeflogen werden muss, werden durch die FSB AG getragen, sofern den Piloten kein Verschulden trifft.

11.4 Der Pilot hat verletzten Passagieren oder Drittpersonen (ohne sich selbst zu gefährden) erste Hilfe zu leisten oder für diese Hilfe zu sorgen. Abgesehen von notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten dürfen keine Veränderungen an der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die Untersuchung erschweren könnten.

11.5 Der für den Flug verantwortliche Pilot hat der Versicherung alle notwendigen Auskünfte und Unterlagen zur Verfügung zu stellen, um den Schaden durch die Versicherung regulieren zu können (gesetzliche Mitwirkungspflicht gemäss VVG Versicherungsvertragsgesetz). Der Pilot hat der Versicherung einen Pilotenbericht nach den Vorgaben der Versicherungsgesellschaft zu erstellen. Ein Merkblatt Verhalten im Schadenfalle mit den entsprechenden Kontaktdaten ist in den Bordakten vorhanden

11.6 Kommt ein verantwortlicher Pilot diesen Bestimmungen nicht oder nur ungenügend nach so hat er allfällige Mehrkosten, Deckungseinschränken, oder Minderleistungen der Versicherungen selbst zu übernehmen.

12 Vergehen gegen die Flugdisziplin, Ausschluss vom Flugbetrieb

12.1 Vergehen gegen die Flugdisziplin werden wie folgt geahndet:

- mündlicher oder schriftlicher Verweis des Fluglehrers, des Flugplatzchefs oder des Geschäftsleiters;
- Verhängen eines Startverbots von gewisser Dauer durch den Flugplatzchef oder den Chefflueglehrer;
- Temporäre Sistierung von der Miete von Flugzeugen der FSB durch den Geschäftsleiter.

12.2 Personen können vom Geschäftsleiter vom Flugbetrieb ausgeschlossen werden, insbesondere (aber nicht abschliessend) aus folgenden Gründen:

- Wenn Sie die Reglemente, Weisungen und Richtlinien der FSB AG verletzen, insbesondere die Sorgfaltspflichten zu den Flugzeugen;
- Wenn sie ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der FSB AG nicht nachkommen;
- Falls sie sich unkameradschaftlich verhalten.

12.3 Gegen die getroffenen Massnahmen kann innert 14 Tagen beim Verwaltungsrat ein Wiedererwägungsgesuch gestellt werden.

13 Benutzung von Flugzeugen der FSB AG

13.1 Generelle Einschränkungen und Vorgaben

- Sämtliche Passagiere und Gepäckstücke sind mit den vorhandenen Gurten gut zu sichern.
- An Bord von FSB-Flugzeugen dürfen keine Tiere oder gefährliche Güter mitgeführt werden.
- Das Anbringen von Gegenständen aussen am Flugzeug, (z.B. Kameras) ist verboten.
- Nach dem Flug ist das Flugzeug mit geeignetem Reinigungsmaterial (an den Tankstellen oder bei der Werkstatt) sauber zu reinigen und die Scheiben zu trocknen. Insbesondere gilt dies für alle Eintrittskanten, Propeller, Cockpitscheiben und dem Innenraum. Es ist zu beachten, dass für die Reinigung der Windschutzscheiben nur Wasser und Papier zu verwenden ist Wir verweisen hierzu auf das im AIS ausliegende Merkblatt «Umgang mit Flugmaterial».

13.2 **Feuerpolizeiliche Vorschriften:** In der Umgebung von Flugzeugen, Tankanlagen, Hangars und Werkstätten ist das Rauchen strengstens verboten. Geeignete Feuerlöschgeräte befinden sich an den Tankstellen und in allen Hangars. Sie sind durch Pfeile gut sichtbar markiert. Die Alarmierung der Flugplatzfeuerwehr erfolgt durch den diensthabenden Flugplatzchef (via Rezeption, per Telefon oder Flugfunk).

14 Benutzung von Räumen der FSB AG und des Flugplatzes

14.1 Die Benutzer sind angehalten, alle Einrichtungen mit Sorgfalt zu benutzen, Ordnung zu halten und andere Benutzer nicht zu stören.

14.2 Die Benutzer der Aufenthalts- und Unterkunftsräumen haben sich vor deren Bezug beim AIS zu melden und vor dem Weggang mit dem AIS abzurechnen.

14.3 Die Benutzung des Theorieraumes im Rahmen von Kursen der FSB AG ist in den entsprechenden Gebühren inbegriffen. Gruppen, die den Theorieraum benutzen wollen, melden sich frühzeitig im AIS zwecks Reservierung. Die Abrechnung soll unmittelbar nach der Benutzung mit dem AIS vorgenommen werden.

14.4 Der Simulator und das Instruktionsmaterial dürfen nur mit ausdrücklicher Bewilligung durch die verantwortlichen Instruktoren benutzt werden. Diese sorgen für die ordnungsgemässe Führung und Erfassung der Startliste.

14.5 Die Werkstatt (Maintenance) der FSB AG darf von Privatpersonen nur im Zusammenhang mit der Erledigung eines Auftrages oder mit einer Bewilligung betreten werden.

15 Rechnungsstellung

15.1 Die Kosten der Flüge bei der Fliegerschule setzen sich zusammen aus den Kosten der Flugzeit, den Treibstoffzuschlägen, den Lande- und Zolltaxen, den Instruktorstunden bei Schulflügen, sowie individuell bezogenem oder gemieteten Material.

15.2 Die Verrechnung der **Flugzeiten** erfolgt gemäss dem Flugminutenzähler FTC im Flugzeug. Dieser ist vor und nach dem Flug zu kontrollieren und korrekt im Airmanager FlightLog einzutragen. Bei

Falscheintragungen des Vorgängers muss dieser kontaktiert werden (Telefonnummer im Reservationssystem ersichtlich). Zusätzlich ist die Rezeption (AIS) vor dem Flug zu kontaktieren (persönlich, telefonisch oder per E-Mail mit Foto des FTC).

15.3 Die Rechnungsstellung für die Flugzeug- und Simulatorbenutzung, Gebühren u.s.w., erfolgt monatlich getrennt durch die Fliegerschule Birrfeld und den Flugplatz (Lande- und Zolltaxen) an die registrierte E-Mailadresse. Barzahlungen oder Zahlungen mit der EC-Karte am Schalter der Rezeption sind zu Bürozeigen möglich (bei Kreditkartenzahlung wird ein Zuschlag verrechnet).

15.4 Der Kunde der FSB AG verpflichtet sich zur Zahlung seiner Rechnungen innerhalb der angegebenen Frist und zu den zur Zeit der Rechnungsstellung geltenden Tarifen.

15.5 Für den Mehraufwand werden dem Kunden Bearbeitungsgebühren nach Aufwand in Rechnung gestellt (in Klammer die maximalen Preise):

- Versand von Papierrechnungen (CHF 5.-);
- Gutschrift bei über dem Rechnungsbetrag erfolgten Einzahlungen (CHF 10.-)
- Korrektur falsch abgelesener FTC-Zählerstand oder anderer Fehleingaben im FlightLog von Airmanager (CHF 20.-)
- Weiterverrechnung von externen Landetaxen (CHF 25.-)
- Korrekturen von erstellten Rechnungen, falls dies der Pilot verschuldet (CHF 50.-).
- Mahngebühren (CHF 25.-)

Die Geschäftsleitung der Fliegerschule Birrfeld AG

Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB's), Haftungs- und Betriebsreglement der Fliegerschule Birrfeld AG

Zur besseren Lesbarkeit wird in den AGB's das generische Maskulin verwendet. Die Formulierungen beziehen sich auf alle Geschlechter.

1 Gültigkeit des Reglements

1.1 Dieses Reglement findet für alle fliegerischen Tätigkeiten der Fliegerschule Birrfeld AG (mit Ausnahme der Maintenance) Anwendung und ersetzt alle früheren Versionen.

1.2 Durch die Reservation und die Übernahme eines Flugzeugs der Fliegerschule Birrfeld AG erklärt sich der Pilot mit diesen allgemeinen Geschäftsbedingungen einverstanden.

2 Allgemeines

2.1 Die Benutzung des Flugmaterials der FSB AG steht allen Piloten offen, die im Besitze der entsprechenden und gültigen Ausweise des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) oder eines vom BAZL anerkannten ausländischen Ausweises sind, von der FSB zum Flugbetrieb zugelassen wurden und gegen die keine Sperrung durch Funktionäre der FSB AG ausgesprochen wurde.

2.2 Vor der erstmaligen Aufnahme der Flugtätigkeit im Rahmen der FSB AG hat sich der Pilot an der Rezeption (AIS) schriftlich anzumelden. Motorflieger (SEP und TMG rating) haben vor Antritt ihrer Flugtätigkeit eine unverzinste Kaution von CHF 1'000.- zu leisten.

2.3 Der Flugbetrieb der FSB AG wird nach den gesetzlichen Vorschriften und den Richtlinien des BAZL und der EASA durchgeführt. Jeder Pilot hat sich vor Antritt eines Fluges selbst über diese Bestimmungen in der aktuell gültigen Form zu orientieren.

2.4 Für Platzvolten und alle anderen Weisungen zum Flugplatz Birrfeld wird auf das AIP Schweiz als rechtlich bindende Grundlage verwiesen. Die Richtlinien und Weisungen zur Benutzung der Flugzeuge der Fliegerschule Birrfeld sind im FlyDrive des Airmanager publiziert.

2.5 Mietbeginn und Mietende sind ohne anderslautende Vereinbarung mit der Flugschulleitung immer auf dem Flugplatz Birrfeld. Allfällige der FSB entstehende Kosten für einen Rücktransport des Flugzeuges ins Birrfeld werden dem Mieter vollumfänglich verrechnet.

2.6 Die Bestimmungen zur Verminderung des Fluglärms sind strikte einzuhalten.

2.7 Den Anordnungen der Flugplatzfunktionäre ist uneingeschränkt Folge zu leisten.

2.8 Die Fliegerschule Birrfeld verwendet für die Abwicklung ihrer Flüge das System AirManager von Airtraining GmbH. Die Verwendung des Systems ist für alle Flüge obligatorisch und bedingt die Identifikation über eine **persönliche E-Mailadresse.** Eine Vermietung ohne Identifikation per E-Mail ist nicht möglich. Der Rechnungsversand erfolgt ebenfalls elektronisch an diese E-Mailadresse. Die Unterlagen zur Bedienung des Systems befinden sich auf der Webpage, im Airmanager (Flydrive) und sind an der Rezeption (AIS) erhältlich.

3 Kontroll- und Checkflüge (vormals Weisung 1-04)

3.1 Eine Benutzung von Motorflugzeugen oder Motorseglern der FSB AG ist nur zulässig, wenn kein **Trainingsunterbruch** vorliegt und der Pilot einen gültigen **Jahres-Checkflug** vorzuweisen hat.

3.2 Nach einem **Trainingsunterbruch** auf dem entsprechenden Flugzeugmuster (gemäss Einteilung der FSB) wird von Piloten ein Checkflug mit einem Birrfelder Fluglehrer der SwissPSA (Motorflugzeuge) oder der FSB (Motorsegler) verlangt. Diese Bedingung ist integraler Bestandteil unseres Haftpflicht- und Kasko-Versicherungsvertrags.

Ein Trainingsunterbruch liegt vor, wenn kein Flug als PIC erfolgt ist:

- Bei Flugerfahrung weniger 100h — nach 3 Monaten
- Bei Flugerfahrung 100 – 500h — nach 6 Monaten
- Bei Flugerfahrung >500h — nach 9 Monaten
- Bei höheren Ausweisen (CPL, ATPL, FI) — jährlich

Als separate Flugzeugmuster gelten:
DV20 Katana // C172 Cessna // P28A-161 & -181 Cadet, Warrior, Archer // P28R Arrow // DR40 Robin // SF25 Falke // HK36 Dimona.

Auch Flüge auf Fremdflugzeugen derselben Muster (nicht FSB) werden berücksichtigt.

3.3 Alle 12 Monate ist ein durch einen Birrfelder Fluglehrer der SwissPSA (Motorflugzeuge) oder der FSB (Motorsegler) bestätigter **Jahres-Checkflug** nachzuweisen. Die Flüge sind nicht als Piloten-Qualifikationen zu verstehen, sondern dienen den Piloten als Auffrischung und sollen einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn erzeugen. Diese Flüge haben einer der nachstehenden Bedingungen zu entsprechen:

a) Jahres-Checkflug der FSB oder ansässiger Fluggruppen auf dem Birrfeld: Minimalprogramm mit Aus- und Einflug mit drei Landungen, Flugzeit ca. 25 Minuten, das Programm wird vorgängig abgesprochen (Briefing und Debriefing).

b) Ausbildungs- und Weiterbildungsflüge mit einem Fluglehrer der FSB die mindestens den Umfang von a) enthalten.

c) Checkflug zum Aufrechterhalten des Ratings nach EASA-Richtlinien oder zum Erhalt von höheren Ausweisen, der mindestens den Umfang von a) enthält.

Gleichwertige Flüge, die bei einer anderen Schule durchgeführt wurden, können auf Antrag und fallweise durch den Geschäftsleiter ebenfalls als Jahres-Checkflug anerkannt werden, insbesondere bei Inhabern höherer Ausweise.

3.4 Zum Fliegen anderer als bisher geflogenen Flugzeugtypen bedarf es einer Einweisung (Familiarisation) oder Unterschiedsschulung (Difference Training) gemäss EASA part-FCL.710.

3.5 Für Neukunden der FSB ist die Absolvierung einer Platzeinweisung obligatorisch, um die Eigenheiten des Birrfeld kennen zu lernen und selbständig sowie sicher weiter zu fliegen.

4 Allgemeine Bestimmungen für alle Piloten

4.1 Der Pilot ist verantwortlich für:

- die sorgfältige Vorbereitung seines Fluges und das Einholen allfälliger notwendiger Bewilligungen. Für spezielle FIüge (Kunstflug usw.) ist die Bewilligung des Flugplatzchefs oder einem seiner Stellvertreter einzuholen.
- Die Prüfung des TechLogs (AirManager) mit den Einträgen (CRS = Release; Hold-Item List; allfällige Einschränkungen) und ob das Flugzeug für den geplanten Flug lufttüchtig ist.
- Für die Einhaltung der Lufttransportverordnung: bei Flügen mit Passagieren, von denen ein Entgelt entgegengenommen wird, ist ein Beförderungsschein pro Passagier und Flug auszufüllen. Ein Exemplar ist dem Passagier auszuhändigen und ein Exemplar im AIS zu hinterlegen (siehe LTrV Art. 5).
- Die Erfüllung der im jeweiligen Land gültigen Vorschriften bezüglich Bordausrüstung. Allfällige Unkosten aus Nichterfüllung der länderspezifischen Vorschriften, für wie beispielsweise für Rückführungsflüge, gehen zu Lasten des Piloten.
- Die Erfüllung aller auf fremden Plätzen notwendigen Formalitäten und Vorschriften, insbesondere Zollvorschriften (Zollflugplätze der EU, die Flugzeuge der FSB AG sind nicht in der EU verzollt);
- die korrekte Parkierung und Sicherung des Flugzeuges auf allen Plätzen;
- die Haftung für allfällige Schäden, die durch das Flugzeug verursacht werden und nicht durch die Haftpflichtversicherung des Flugzeuges gedeckt sind.

4.2 Alle Bordakten der FSB-Flugzeuge sind in einer blauen Mappe im Flugzeug zusammengefasst. Der Pilot überprüft bei der Übernahme vor seinem Flug, dass diese Akten vollständig und noch gültig sind.

4.3 Die Flugzeuge sind nach den gültigen Betriebsvorschriften (AFM) zu bedienen. Allfällige Schäden aus Zuwiderhandlung gehen vollumfänglich zu Lasten des Piloten.

4.4 Für jeden Flug ist eine Reservation vorzunehmen und das Flugzeug vor Antritt des Fluges zu übernehmen. Mit dieser Handlung überlässt die FSB das Flugzeug zur Nutzung dem Mieter, Schüler oder Fluglehrer.

4.5 Vor jedem Flug oder einer Reihe von FIügen ist ein vollständiger Outside-Check durchzuführen. Allfällig festgestellte Schäden oder fehlende Bestandteile (Dokumente, Abdeckungen, Messstäbe, Deichseln), müssen bei der Übernahme des Flugzeugs im AirManager (TechLog) bzw. an der Reception gemeldet werden.

4.6 Das Mietobjekt ist vollständig und unbeschädigt zu retournieren. Allfällige Schäden oder Verluste sind bei der Rückgabe im Airmanager bzw. an der Rezeption zu rapportieren und fotografisch zu dokumentieren. Danach ist gemäss dem Merkblatt der Versicherung (im blauen Ordner) weiter vorzugehen. Die FSB behält sich vor, den verantwortlichen Piloten für Schäden und Verluste verantwortlich zu machen.

4.7 Flugzeuge der FSB müssen 30min vor HRH* (VFR-Manual RAC 4-4-1) gelandet sein. Als Ausnahme dürfen Flugzeuge bis HRH* operiert werden, wenn ein Fluglehrer der FSB an Bord ist.

5 Spezielle Bestimmungen für Motorflugpiloten (inkl. Motorsegler)

5.1 Jeder Flug (oder der erste Flug eine Serie aufeinander folgender FIüge) ist über das System Airmanager mittels einer *Departure Notifikation* **vor dem Flug** anzumelden.

5.2 Die Zuteilung der Flugzeuge erfolgt über das elektronische Reservationssystem gemäss den Reservationsregeln. Wir bitten alle Piloten um eine hohe Reservationsdisziplin. Diese dienen der Optimierung der Flugstunden auf den Flugzeugen und der Fairness unter den Piloten:

- Die Reservationszeit soll maximal das Doppelte der geplanten Flugzeit betragen (Ausnahme Ganz- oder Mehrtagesflüge);
- Mehrtagesflüge (ab 48h Reservationsdauer) sind vom Geschäftsleiter bewilligen zu lassen;
- Die Mindestflugzeit für ganztätige sowie mehrtägige Reservationen beträgt unter der Woche 2 Stunden, jedoch samstags/sonntags/feiertags je 3 Stunden pro Tag (für halbe Tage jeweils 1h / 1.5 h resp.).
- Beim Löschen von Reservationen vor dem Reservationsbeginn ist ein nachvollziehbarer Grund anzugeben, z.B. «Pilot krank», «Meteo im Birrfeld», «Meteo auf der Route». Die FSB wird diese Löschungen und Gründe statistisch auswerten.
- Reservierte Flugzeuge, die innert 15 Minuten nach Reservationsbeginn nicht abgeholt werden und keine Information erfolgt, werden vom Flugbetrieb (Rezeption, AIS) anderweitig zugeteilt, bzw. die Reservation gelöscht. Im Wiederholungsfalle wird 50% der Reservationszeit zu einem Drittel der anwendbaren Flugzeugmiete in Rechnung gestellt, maximal jedoch die Mindestflugzeit (siehe oben), mindestens der Betrag von CHF 50.-.
- Nach der Landung ist das Flugzeug im AirManager umgehend als zurückgebracht zu melden (via Check-In), damit der nächste Pilot das Flugzeug im System übernehmen kann.
- Der Geschäftsleiter kann in allen Belangen bei Bedarf Ausnahmen bewilligen.

5.3 Der Pilot ist verantwortlich, die Flüge so zu planen, dass keine Gefährdung für die Insassen und das Flugzeug besteht und während dieser Zeit keine Unterhaltsarbeiten fällig werden.

5.4 Der Pilot ist verantwortlich für korrektes Ausfüllen des elektronischen Flugbuches (Airmanager FlightLog), insbesondere der Eintrag der geflogenen Zeiten und der korrekte Zählerstand des Flight-Time Counters. Verpflichtend einzutragen sind alle Betankungsvorgänge (Birrfeld und auf Fremdplätzen) und das Nachfüllen von Öl mit den entsprechenden Mengen in Litern.

5.5 Der Pilot erfasst nach der vollständigen Landung eine Landemeldung in AirManager (Arrival Notifikation) mit der korrekten Anzahl Landungen (inklusive Touch-and-Go) und Durchstarts.

5.6 Für Treibstoffbezüge auf Fremdplätzen wird der aktuell im Birrfeld geltende Preis vergütet. Der Pilot trägt diese Bezüge unter *Fuel Uplift* direkt im AirManager FlightLog ein und lädt den entsprechenden Tankbeleg selbst ins System hoch.

5.7 Bei der Flugplanung ist gemäss EASA part-NCO für alle Unwägbarkeiten die „alternative course of action“ zu entwickeln, sei es bei Abweichungen:

- Nach dem Start (keine direkte Rückkehr möglich)
- En-route (ERA=*en-route Alternate*, Umwege durch Wetter, längere Dauer durch Gegenwind oder Performanceverluste, Holdings durch ATC, …)

- Bei der Landung (destination alternate, holdings).

Diese Faktoren sind bei der Fuelplanung angemessen als *Contingency Fuel* zu berücksichtigen. Diese Regelung gilt für alle Flugarten (Schule, Charter, Rundflug, Schleppflug, …).

5.8 Bei der Energieplanung (Fuel) des Fluges wendet die Fliegerschule Birrfeld AG (und die SwissPSA) die gesetzlichen Minima gemäss EASA part-NCO.OP.125 an. Nebst dem *Nominal Fuel* (geplanter Flug inkl. Taxi), dem *Contingency Fuel* (siehe Punkt 5.7) ist eine vorschriftsgemässe *Final Reserve* einzuplanen. Das Anbrauchen der *Final Reserve* gilt gemäss EASA bereits als Notfall (emergency) zu betrachten und ist mit Mayday zu melden.

5.9 Die Final Reserve ist gemäss OM (operations manual) der SwissPSA abhängig vom Flugvorhaben und den Bedingungen zu berechnen (für alle Flüge):

Aeroplanes			
Type of flight		**Minimum amount of fuel**	
		Condition	**Final Reserve Fuel / energy**
VFR day	Visual circuits	• taking-off and landing at the same aerodrome and always remaining in sight of that aerodrome • time to fly the number of visual circuits	• thereafter to fly for at least **10** minutes at maximum continuous cruise power at 1500 ft (450m) above the aerodrome
	En route flight and air exercise	• to fly to the aerodrome of intended landing; and/or • the time to complete the air exercise(s)	• thereafter to fly for at least **30** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination
VFR night	Visual circuits	• taking-off and landing at the same aerodrome • time to fly the number of visual circuits	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
	En route flight	• to fly to the aerodrome of intended landing	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
IFR	Destination alternate required	• to fly to the aerodrome of intended landing and to an alternate aerodrome	• thereafter to fly for at least **45** minutes at holding speed at 1500 ft (450m) above the destination or destination alternate
	No destination alternate required	• to fly to the aerodrome of intended landing	

5.10 Für alle Flüge ist eine Mass- and Balanceberechnung obligatorisch zu erstellen zwecks Sicherstellung, dass kein Flug mit einem Gewicht über dem maximalen Startgewicht oder ausserhalb der Schwerpunktslimiten gemäss AFM durchgeführt wird. Die FSB kann für Schul- und Rundflüge ein Berechnungstool zur Verfügung stellen, welches die Standards der SwissPSA erfüllt.

6 Spezielle Bestimmungen für Segelflugpiloten

6.1 Streckenflüge mit Segelflugzeugen der FSB AG bedürfen der Bewilligung des Cheffluglehrers der DTO Fliegerschule Birrfeld. Für Landschaden bei Aussenlandungen hat der Pilot selbst aufzukommen.

6.2 Jeder Start ist über das System Airmanager (Departure Notifikation) vor dem Flug anzumelden.

6.3 Der Pilot ist verantwortlich für korrektes Ausfüllen der Flugabrechnung im elektronischen Flugbuch (Airmanager FlightLog), insbesondere der Eintrag der geflogenen Zeiten. Der Pilot erfasst nach der Landung eine Landemeldung in AirManager (Arrival Notifikation).

7 Spezielle Bestimmungen für Schulflüge der SwissPSA

7.1 Schwierige meteorologischen Bedingungen (inkl. Vulkanasche) beschränken den Betrieb von Flugzeugen der Flugschule. Der DCFI beschränkt hierzu die Anzahl Flugzeuge, die in einem Trainingsgebiet gleichzeitig in der Luft sind.

7.2 Für Schulflüge der FSB gelten die folgenden Beschränkungen:

Conditions	**Traffic Pattern**	**Training Area Nord-West**	**Training Area Süd-West**
Normal weather	7 Aircrafts	8 Aircrafts	12 Aircrafts
Poor weather conditions and special weather phenomena, including volcanic ash	5 Aircrafts	6 Aircrafts	10 Aircrafts
FI with restricted privileges	For an FI with restricted privileges the above-mentioned numbers of aircraft are decreased by 0.		

7.3 Die Trainingsräume sind im Leitfaden der SwissPSA (OM Annex, für Fluglehrer) dargestellt.

8 Haftung der Fliegerschule Birrfeld AG

8.1 Die FSB AG lehnt jede Haftung für Schäden und Nachteile, die den Piloten, Flugschülern und anderen Personen aus dem Flugbetrieb entstehen, ab. Werden für die Schulung Flugzeuge eines anderen Halters verwendet, lehnt die FSB AG grundsätzlich jede Haftung für Schäden an Material und Insassen ab.

8.2 Die Haftung der Schule und ihres Personals für Schäden, welche der Schüler anlässlich der Schulung erleidet, ist im Rahmen der Betriebshaftpflicht der Fliegerschule beschränkt. Höhere oder anderweitige Forderungen sind ausgeschlossen.

8.3 Die Bestimmungen der aktuellen Haftpflichtversicherung können jederzeit im AIS angefragt werden und sind im Dokument *Versicherungsbestimmungen und Deckungslimiten* online abrufbar. Mehrkosten, die durch ein Fehlverhalten des Piloten entstehen, hat der verantwortliche Pilot vollumfänglich zu übernehmen.

9 Bruchrisiko / Schadenbeteiligung (Schäden am benützten Luftfahrzeug)

9.1 Bei Doppelsteuerflügen mit dem Fluglehrer haftet der Flugschüler nicht.

9.2 Bei Verschulden des Piloten (PIC) auf einem Flug, oder eines Schülers auf einem Soloflug, haftet derselbe mit einem Betrag von max. CHF 10'000.- (Selbstbehalt). Durch Piloten verursachte Schäden (am Boden und in der Luft) werden in Rechnung gestellt.

9.3 Schäden, die eine Versicherung aufgrund grobfahrlässigen Verschuldens ablehnt, hat der Schadenverursacher vollumfänglich zu übernehmen.

9.4 Die Haftung der Fluglehrer, der Rundflug- und Schlepp-Piloten in den Diensten der FSB AG ist beschränkt im Umfang der bestehenden Haftpflichtversicherung der Fliegerschule Birrfeld AG.

10 Versicherungsdeckung

10.1 Haftpflichtversicherung

- Für einplätzige Luftfahrzeuge (wie HB-EUP) besteht eine gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschaden Dritter ausserhalb des Luftfahrzeuges.
- Für mehrplätzige Luftfahrzeuge besteht eine gesetzliche vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für Personen und Sachschaden Dritter ausserhalb des Luftfahrzeuges sowie für Personenschäden der Passagiere und der Flugschüler (am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer).

10.2 Insassen-Unfallversicherung

- Pilotensitz: Für diesen Versicherungsschutz ist der Pilot selbst verantwortlich! Der Versicherungsschutz kann gewahrt sein durch: Obligatorische Unfallversicherung (UVGO), SUVA, private Unfallversicherung oder der Krankenkassen (KVG).
- Passagiersitze: Es besteht kein gesetzliches Obligatorium für eine Insassenunfallversicherung. Auf einzelnen Luftfahrzeugen besteht jedoch eine entsprechende Sitzplatzversicherung.
- Pilotenrechtschutz: Jeder Pilot ist für seine Tätigkeit als Pilot rechtschutzversichert.

10.3 Massgeblich sind in jedem Fall die seitens der Versicherung gegenüber der FSB AG angewendeten Versicherungsvertrags- bzw. Gesetzesbestimmungen. Eine Übersicht der verschiedenen aktuellen Versicherungsleistungen, sowie die Möglichkeiten, sich als Pilot zusätzlich abzusichern, sind in einem separaten Merkblatt jederzeit einsehbar.

11 Verhalten und Meldepflicht bei Unfällen, Pannen und Zwischenfällen

11.1 Pannen, Zwischenfälle-, Beinaheunfälle und Unfälle sind umgehend an die Rezeption (AIS) zu melden. Einträge im elektronischen technischen Flugbuch des Flugzeugs (AirManager TechLog) sind gemäss Richtlinie *Airmanager TechLog Guidance* vorzunehmen, die an Bord jedes Flugzeuges vorhanden ist (blauer Ordner).

11.2 Wir machen den Piloten (PIC) auf die gesetzlichen Vorschriften zum Reporting aufmerksam. Ereignisse sind der SUST auf dem schnellsten Weg zu melden, dazu ist die Alarmzentrale der

schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA) unter Telefonnummer 1414 zu kontaktieren. Weiter zu beachten sind die Pflichten des *Occurrence Reportings* ans BAZL/EASA (https://e2.aviationreporting.eu/reporting) und die Reportingpflicht für Fluglehrer der SwissPSA für Schulflüge.

11.3 Bei Pannen, Zwischenfällen oder Unfällen ist der Pilot für seinen Versicherungsschutz bezüglich Mehrkosten für Übernachtungen, persönliche Rückreise etc. verantwortlich. Er hat seine Passagiere zu informieren, dass allfällige Rückreisekosten, Mehrkosten etc durch den Passagier zu tragen sind, resp. der Passagier für seinen persönlichen Versicherungsschutz selbst verantwortlich ist. Allfällige Mehrkosten, welche entstehen, dass Mitarbeiter an den Ort des Zwischenfalles reisen müssen, resp. das Luftfahrzeug zurückgeflogen werden muss, werden durch die FSB AG getragen, sofern den Piloten kein Verschulden trifft.

11.4 Der Pilot hat verletzten Passagieren oder Drittpersonen (ohne sich selbst zu gefährden) erste Hilfe zu leisten oder für diese Hilfe zu sorgen. Abgesehen von notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten dürfen keine Veränderungen an der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die Untersuchung erschweren könnten.

11.5 Der für den Flug verantwortliche Pilot hat der Versicherung alle notwendigen Auskünfte und Unterlagen zur Verfügung zu stellen, um den Schaden durch die Versicherung regulieren zu können (gesetzliche Mitwirkungspflicht gemäss VVG Versicherungsvertragsgesetz). Der Pilot hat der Versicherung einen Pilotenbericht nach den Vorgaben der Versicherungsgesellschaft zu erstellen. Ein Merkblatt Verhalten im Schadenfalle mit den entsprechenden Kontaktdaten ist in den Bordakten vorhanden

11.6 Kommt ein verantwortlicher Pilot diesen Bestimmungen nicht oder nur ungenügend nach so hat er allfällige Mehrkosten, Deckungseinschränken, oder Minderleistungen der Versicherungen selbst zu übernehmen.

12 Vergehen gegen die Flugdisziplin, Ausschluss vom Flugbetrieb

12.1 Vergehen gegen die Flugdisziplin werden wie folgt geahndet:

- mündlicher oder schriftlicher Verweis des Fluglehrers, des Flugplatzchefs oder des Geschäftsleiters;
- Verhängen eines Startverbots von gewisser Dauer durch den Flugplatzchef oder den Chefflueglehrer;
- Temporäre Sistierung von der Miete von Flugzeugen der FSB durch den Geschäftsleiter.

12.2 Personen können vom Geschäftsleiter vom Flugbetrieb ausgeschlossen werden, insbesondere (aber nicht abschliessend) aus folgenden Gründen:

- Wenn Sie die Reglemente, Weisungen und Richtlinien der FSB AG verletzen, insbesondere die Sorgfaltspflichten zu den Flugzeugen;
- Wenn sie ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der FSB AG nicht nachkommen;
- Falls sie sich unkameradschaftlich verhalten.

12.3 Gegen die getroffenen Massnahmen kann innert 14 Tagen beim Verwaltungsrat ein Wiedererwägungsgesuch gestellt werden.

13 Benutzung von Flugzeugen der FSB AG

13.1 Generelle Einschränkungen und Vorgaben

- Sämtliche Passagiere und Gepäckstücke sind mit den vorhandenen Gurten gut zu sichern.
- An Bord von FSB-Flugzeugen dürfen keine Tiere oder gefährliche Güter mitgeführt werden.
- Das Anbringen von Gegenständen aussen am Flugzeug, (z.B. Kameras) ist verboten.
- Nach dem Flug ist das Flugzeug mit geeignetem Reinigungsmaterial (an den Tankstellen oder bei der Werkstatt) sauber zu reinigen und die Scheiben zu trocknen. Insbesondere gilt dies für alle Eintrittskanten, Propeller, Cockpitscheiben und dem Innenraum. Es ist zu beachten, dass für die Reinigung der Windschutzscheiben nur Wasser und Papier zu verwenden ist Wir verweisen hierzu auf das im AIS ausliegende Merkblatt «Umgang mit Flugmaterial».

13.2 **Feuerpolizeiliche Vorschriften:** In der Umgebung von Flugzeugen, Tankanlagen, Hangars und Werkstätten ist das Rauchen strengstens verboten. Geeignete Feuerlöschgeräte befinden sich an den Tankstellen und in allen Hangars. Sie sind durch Pfeile gut sichtbar markiert. Die Alarmierung der Flugplatzfeuerwehr erfolgt durch den diensthabenden Flugplatzchef (via Rezeption, per Telefon oder Flugfunk).

14 Benutzung von Räumen der FSB AG und des Flugplatzes

14.1 Die Benutzer sind angehalten, alle Einrichtungen mit Sorgfalt zu benutzen, Ordnung zu halten und andere Benutzer nicht zu stören.

14.2 Die Benutzer der Aufenthalts- und Unterkunftsräumen haben sich vor deren Bezug beim AIS zu melden und vor dem Weggang mit dem AIS abzurechnen.

14.3 Die Benutzung des Theorieraumes im Rahmen von Kursen der FSB AG ist in den entsprechenden Gebühren inbegriffen. Gruppen, die den Theorieraum benutzen wollen, melden sich frühzeitig im AIS zwecks Reservierung. Die Abrechnung soll unmittelbar nach der Benutzung mit dem AIS vorgenommen werden.

14.4 Der Simulator und das Instruktionsmaterial dürfen nur mit ausdrücklicher Bewilligung durch die verantwortlichen Instruktoren benutzt werden. Diese sorgen für die ordnungsgemässe Führung und Erfassung der Startliste.

14.5 Die Werkstatt (Maintenance) der FSB AG darf von Privatpersonen nur im Zusammenhang mit der Erledigung eines Auftrages oder mit einer Bewilligung betreten werden.

15 Rechnungsstellung

15.1 Die Kosten der Flüge bei der Fliegerschule setzen sich zusammen aus den Kosten der Flugzeit, den Treibstoffzuschlägen, den Lande- und Zolltaxen, den Instruktorstunden bei Schulflügen, sowie individuell bezogenem oder gemieteten Material.

15.2 Die Verrechnung der **Flugzeiten** erfolgt gemäss dem Flugminutenzähler FTC im Flugzeug. Dieser ist vor und nach dem Flug zu kontrollieren und korrekt im Airmanager FlightLog einzutragen. Bei

Falscheintragungen des Vorgängers muss dieser kontaktiert werden (Telefonnummer im Reservationssystem ersichtlich). Zusätzlich ist die Rezeption (AIS) vor dem Flug zu kontaktieren (persönlich, telefonisch oder per E-Mail mit Foto des FTC).

15.3 Die Rechnungsstellung für die Flugzeug- und Simulatorbenutzung, Gebühren u.s.w., erfolgt monatlich getrennt durch die Fliegerschule Birrfeld und den Flugplatz (Lande- und Zolltaxen) an die registrierte E-Mailadresse. Barzahlungen oder Zahlungen mit der EC-Karte am Schalter der Rezeption sind zu Bürozeigen möglich (bei Kreditkartenzahlung wird ein Zuschlag verrechnet).

15.4 Der Kunde der FSB AG verpflichtet sich zur Zahlung seiner Rechnungen innerhalb der angegebenen Frist und zu den zur Zeit der Rechnungsstellung geltenden Tarifen.

15.5 Für den Mehraufwand werden dem Kunden Bearbeitungsgebühren nach Aufwand in Rechnung gestellt (in Klammer die maximalen Preise):

- Versand von Papierrechnungen (CHF 5.-);
- Gutschrift bei über dem Rechnungsbetrag erfolgten Einzahlungen (CHF 10.-)
- Korrektur falsch abgelesener FTC-Zählerstand oder anderer Fehleingaben im FlightLog von Airmanager (CHF 20.-)
- Weiterverrechnung von externen Landetaxen (CHF 25.-)
- Korrekturen von erstellten Rechnungen, falls dies der Pilot verschuldet (CHF 50.-).
- Mahngebühren (CHF 25.-)

Die Geschäftsleitung der Fliegerschule Birrfeld AG